ECOLE NATIONALE VETERINAIRE DE TOULOUSE

ANNEE 1951 N° 2

L'étalonnage Privé

dans le

Département du Finistère

THÈSE

POUR LE DOCTORAT VETERINAIRE

(DIPLOME D'ETAT)

Présentée et soutenue publiquement en Mars 1951

devant la

Faculté Mixte de Médecine et de Pharmacie de Toulouse

PAR

JEAN-FÉLIX ROIGNANT

Né le 2 Septembre 1922 à Cléder (Finistère)

JURY

Président: M. Lazorthes Professeur à la Faculté de Médecine

Assesseurs: M. Pons Professeur à l'Ecole Vétérinaire

M. Berthelon Professeur à l'Ecole Vétérinaire

TOULOUSE

Imprimerie Artisanale,

32, avenue de Courrège - Toulouse.

1951

ROIGNANT (Jean-Félix)

L'étalonnage privé dans le département du Finistère

IMP. ART. 32, av. de Courrège - TOULOUSE

Thèse Vétérinaire, Toulouse

N° 2, 1951, in 8°, 72 pages

ROIGNANT (Jean-Félix)

L'étalonnage privé dans le département du Finistère

IMP. ART. 32, av. de Courrège - TOULOUSE

Thèse Vétérinaire Toulouse

N° 2, 1951, in 8°, 72 pages

ROIGNANT (Jean-Félix)

L'étalonnage privé dans le département du Finistère

IMP. ART. 32, av. de Courrège - TOULOUSE

Thèse Vétérinaire, Toulouse

N° 2, 1951, in 8°, 72 pages

ROIGNANT (Jean-Félix)

L'étalonnage privé dans le département du Finistère

IMP. ART. 32, av. de Courrège - TOULOUSE

Thèse Vétérinaire Toulouse

N° 2, 1951, in 8°, 72 pages

ÉCOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE TOULOUSE

ANNÉE 1951 N° 2

L'étalonnage Privé

dans le

Département du Finistère

THÈSE

POUR LE DOCTORAT VÉTÉRINAIRE

(DIPLOME D'ÉTAT)

Présentée et soutenue publiquement en Mars 1951

devant la

Faculté Mixte de Médecine et de Pharmacie de Toulouse

PAR

JEAN-FÉLIX ROIGNANT

Né le 2 Septembre 1922 à Cléder (Finistère)

JURY

Président : M. Lazorthes Professeur à la Faculté de Médecine

Assesseurs : M. Pons Professeur à l'Ecole Vétérinaire

M. Berthelon Professeur à l'Ecole Vétérinaire

TOULOUSE

Imprimerie Artisanale,

32, avenue de Courrège - Toulouse.

1951

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

ECOLE NATIONALE VETERINAIRE DE TOULOUSE

PERSONNEL ENSEIGNANT

	MM.
Directeur honoraire	MARTIN.
Professeur honoraire	LECLAINCHE.
Directeur	PONS.

PROFESSEURS

Chimie et Pharmacie	GODFRAIN.
Anatomie	FLORENTIN.
Physiologie	BRUNAUD.
Anatomie Pathologique. Inspection des Viandes	LOMBARD.
Parasitologie	BRIZARD.
Médecine	DARRASPEN.
Chirurgie	LASSERRE.
Pathologie du Bétail	BERTHELON.
Maladies Microbiennes	SAURAT.
Zootechnie	PONS.

AGRÉGÉS

Anatomie	BENOIT.
Médecine	FLORIO.
Chirurgie	PUGET.

CHEFS DE TRAVAUX

Pathologie du Bétail	TOURNUT.
Maladies Microbiennes	LAUTIÉ.
Physiologie	LABOUCHE.

COURS COMPLÉMENTAIRE

Pisciculture et maladies des Poissons	SECONDAT.

La Faculté et l'Ecole déclarent n'être pas responsables des opinions émises par les candidats (délibération de la Faculté en date du 10 mai 1891, et du Conseil de l'Ecole en date du 13 juin 1924).

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

A NOTRE PRÉSIDENT DE THÈSE

MONSIEUR LE PROFESSEUR LAZORTHES

de la Faculté de Médecine de Toulouse

Pour le grand honneur qu'il nous a fait en acceptant la présidence de notre jury de thèse

Hommage respectueux

A NOTRE JURY DE THÈSE

MONSIEUR LE PROFESSEUR PONS
Directeur de l'Ecole Vétérinaire de Toulouse
Professeur de Zootechnie
Chevalier de la Légion d'Honneur

Qui a revu judicieusement notre travail
En gage de notre profonde gratitude

MONSIEUR LE PROFESSEUR BERTHELON
de l'Ecole Vétérinaire de Toulouse

Respectueux hommages

MONSIEUR LE PROFESSEUR LADRAT
Agrégé de Zootechnie

Avec l'expression de nos sentiments reconnaisants pour l'aide bienveillante qu'il nous a apportée dans l'élaboration de ce travail

A TOUS NOS MAITRES DE L'ECOLE NATIONALE VÉTÉRINAIRE DE TOULOUSE

A MONSIEUR YVES CAILL
Vétérinaire à Plouzévédé (Finistère)

Qu'il veuille bien trouvez ici l'expression de notre vive reconnaissance et de notre profond respect

A LA MÉMOIRE DE MA MÈRE

A MON PÈRE

En témoignage de ma profonde affection

AUX MIENS ET A MES AMIS

INTRODUCTION

Le goût très vif du Breton pour le cheval est classique et connu de tous : c'est un sentiment instinctif que la nature a mis en lui pour qu'il façonne à son gré et grâce à l'influence heureuse du sol, celui qui, parmi les animaux domestiques, tient le rang le plus distingué par sa beauté, son courage et sa force. Et si l'industrie chevaline de la péninsule armoricaine s'est développée, même à une époque de réforme à outrance des moyens de communication, elle le doit, non seulement à la bonne marque dont elle porte le sceau, mais surtout à l'amour inné du Breton pour le cheval. Car c'est lui qui a vraiment contribué, pour la plus large part, à placer la Bretagne à l'une des premières places au rang des pays qui ont aujourd'hui un nom dans les annales de l'industrie chevaline.

Il est vrai que l'élevage breton a toujours en outre bénéficié du concours de cette grande administration des Haras à laquelle il faut rendre hommage d'avoir su assurer aux différentes branches de l'élevage une orientation déterminée. Mais aurait-elle pu remplir son œuvre si elle n'eût rencontré dans la Bretagne toute entière le concours empressé de tous ceux qu'intéresse la grande cause de l'élevage, si elle n'eut, par dessus tout, puisé sa force dans le labeur persévérant et intelligent des producteurs eux-mêmes, en qui Albert De MUN *ne cessait « d'admirer chaque jour les hautes qualités de cultivateurs et d'éleveurs, à la fois avides de progrès et prompts à suivre les conseils désintéressés du savoir et de l'expérience ? »*

Et parmi les éleveurs bretons, il en est quelques-uns que l'on a pu, à juste titre, qualifier de

« véritables pionniers de l'élevage », puisque chez eux l'amour qu'ils portent à la beauté de la race a toujours tenu à travers l'histoire du cheval Breton et tient souvent encore plus de place que la recherche de l'utilité et du profit : ce sont les étalonniers privés.

Ce modeste travail est consacré à l'étude de leur industrie, dont l'importance n'a pas toujours été comprise, bien que ce soit grâce à elle que la race chevaline bretonne est aujourd'hui arrivée à un degré de perfection jamais égalée et que ce soit à elle que cette race doit même peut être d'exister encore.

Si nous avons limité cette étude au département du Finistère, c'est avant tout parce que c'est dans ce coin de Bretagne que l'étalonnage privé connaît sa plus grande vogue et que c'est lui qui fournit la plus grande partie des animaux dans les achats officiels pour les Haras Nationaux.

Enfin, l'importance de l'étalonnage privé étant essentiellement fonction de celle de la production chevaline, il nous a semblé utile, sinon indispensable, de faire une entrée en matière consacrée à l'étude de l'élevage du cheval dans le département du Finistère, étude à laquelle d'ailleurs nous procéderons sommairement.

PREMIERE PARTIE

LA PRODUCTION CHEVALINE DANS LE FINISTERE

La réussite en matière d'élevage est subordonnée à un ensemble de facteurs tenant à la fois des conditions de sol et de climat dans lesquelles on est placé pour le pratiquer. Aussi, le premier chapitre de cette étude de l'élevage du cheval dans le Finistère est-il consacré aux causes qui, plus ou moins directement, avec plus ou moins d'intensité, mais toujours d'une manière sensible, viennent influencer la production chevaline et donner à la race bretonne ses deux qualités essentielles : la trempe et la rusticité.

Dans le deuxième chapitre, nous nous bornons à faire quelques rappels sur la race bretonne, préférant nous étendre plus longuement sur l'évolution actuelle du cheval breton, évolution commandée par une tendance à l'équipement mécanique de nos grandes exploitations rurales.

Enfin, le troisième chapitre se limite à faire ressortir que le nombre imposant de chevaux élevés dans le Finistère est justifié par les demandes sans cesse croissantes des marchands français et étrangers.

CHAPITRE PREMIER

LE FINISTERE

On peut reprocher aux géographes classiques de ne pas se tenir suffisamment au courant de l'évolution économique régionale. Bien souvent ils aiment trop les formules toutes faites, empruntées aux auteurs qui les ont précédés et qu'ils adoptent à leur tour.

La Bretagne est une des régions pour lesquelles cette méconnaissance est des plus flagrantes : quiconque cherchera, d'après ses manuels, à se faire une idée sur la situation agricole et économique du département du Finistère y trouvera une appréciation, sans doute exacte il y a cinquante ans, mais qui, désormais, est devenue un anachronisme.

Ainsi, ils vanteront « son unité régionale, surtout remarquable sur les plans humain, animal et naturel ». Et pourtant cette unité n'est que bien superficielle.

Du point de vue humain, un psychologue qui entrerait dans la vie de ces hommes rudes du Finistère, trouverait une différence sensible entre les « Julots », les « Léonards », « les Trégorrois » et les « Cornouaillais ». Comme le dit Frédéric Le GUYADER dans sa préface de la « Chanson du Cidre » : « Le contraste est saisissant à quelques lieues de distance et les petits ruisseaux de Bretagne sont autant de fossés immenses séparant des peuplades qui se touchent ».

Parler d'unité animale serait un aveu d'ignorance. Comme nous le verrons, la race chevaline bretonne est loin d'être homogène et unifiée.

Quant à l'unité naturelle qui nous intéresse plus particulièrement dans ce chapitre, il est pourtant classique de distinguer dans ce département, avec raison d'ailleurs, deux zones concentriques.

La région centrale, « l'Arcoat » a pour constitution géologique une assise granitique et schisteuse. La décomposition de ces roches primaires par les divers agents de l'érosion a donné naissance à une terre siliceuse et argileuse, imperméable et déficiente en chaux et en acide phosphorique. Aussi, pendant longtemps, les animaux n'y trouvant qu'une alimentation maigre et insuffisante, le bétail était petit, grêle et ne devait qu'à sa rusticité de pouvoir vivre de cette maigre végétation que le sol ne lui donnait qu'avec parcimonie. Mais les progrès culturaux ont été intenses ; chaque année, les terres les plus pauvres, couvertes d'ajonc doré qui donnait à la Bretagne d'il y a cent ans un cachet si spécial, ont vu leurs landes sauvages se transformer en terres labourables. Et cette région n'est plus ce qu'en écrivait YOUNG au XVIII[e] siècle : « Des landes, des landes, toujours des landes ».

La zone côtière, « l'Armor », grâce aux terres d'alluvions qui s'y sont superposées durant les siècles de l'ère quaternaire est d'une grande fertilité. Sa richesse même est devenue proverbiale, puisque les géographes et les économistes lui ont décerné le nom de « Ceinture Dorée ».

Quant au climat, il est doux, humide, tempéré ; c'est le type le plus parfait du climat armoricain. Les pluies fines et pénétrantes qui imprègnent cette région, conservent aux pâturages une certaine verdeur jusqu'au plus fort de l'été, tandis que la mer, par la douceur vivifiante du Gulf Stream, apporte avec elle une humidité constante et tiède, de moins en moins marquée cependant au fur et à mesure que l'on s'enfonce vers l'intérieur.

Ces considérations expliquent qu'à côté des cultures maraîchères, les herbages et les pâturages occupent une place si importante qu'ils font du Finistère un des grands centres d'élevage de France. Et parmi la flore, une plante mérite d'être citée : l'ajonc. Cette légumineuse n'est peut être connue de ceux qui en sont encore « à l'âge du sarrazin » que par la beauté de ses fleurs. Mais

comme elle est riche en principes nutritifs et qu'elle croît un peu partout, c'est un fourrage des plus précieux qui entre dans la nourriture des chevaux pour une large part en hiver.

Il résulte de ces faits que l'économie rurale du Finistère comprend deux industries : la culture et l'élevage. Chacune d'elles est plus ou moins active, plus ou moins prospère selon le milieu où elle est pratiquée. C'est ainsi que dans la zone littorale du pays, la culture maraîchère domine grâce à un régime tempéré de la nature et aux amendements riches et abondants qu'on peut prendre à la mer. La superficie restreinte des exploitations oblige à une culture intensive sous peine de ne pas pouvoir faire face à ses besoins. Aussi, dans cette région ne peut-on guère nourrir plus d'animaux que le nombre indispensable au cultivateur pour sa subsistance et ses travaux. La richesse de ce coin du Finistère explique par ailleurs qu'elle soit le berceau de la race de trait breton et qu'elle soit restée encore aujourd'hui le dépositaire des meilleurs produits de la Bretagne.

Dans la zone de l'intérieur au contraire, c'est l'élevage qui apporte au paysan son principal revenu annuel, car il n'en est point ici comme dans la région littorale : rares, en effet, sont les exploitations où l'on obtient de la culture seule un rendement assez considérable, pour assurer, outre les frais généraux de la mise en valeur du sol, le gain net auquel a droit tout individu en récompense de son travail. Il n'y a que les grosses exploitations, celles dans lesquelles on récolte beaucoup de céréales, a atteindre ce double résultat pécuniaire. Force est donc à presque tous ceux qui vivent dans les campagnes de l'intérieur de s'adresser en outre à l'industrie animale.

L'aperçu agronomique de cette région nous laisse encore entrevoir, étant donné l'influence exercée par le sol et le climat sur les races, que les diverses variétés chevalines bretonnes, tout en présentant un air de famille indéniable et les mêmes qualités essentielles, seront loin d'être homogène dans leur taille, leur format et leur aspect extérieur. Et on comprend qu'un grand ami du cheval breton, A. Gast, ait pu écrire : « La Bretagne est peut-être le seul pays au monde

qui peut offrir dans une étendue aussi restreinte une carte d'échantillons presque complète de l'espèce chevaline ».

Cet aperçu enfin nous rend compte du fait que les animaux vivant dans cette région, qui ont dû s'adapter dans leurs exigences selon l'avarice ou la prodigalité du sol, aient acquis cette rusticité qui constitue le facteur dominant du tempérament des animaux bretons, qualité qui, à elle seule, pourrait expliquer leur faculté d'acclimatement, favorable à une exportation heureuse. Témoin ce petit cheval de l'intérieur de la péninsule armoricaine, « qui, contraint à chercher sa pitance dans de maigres pâturages ou dans des landes, élevé à la dure, mais jouissant en même temps du grand air et de la liberté, devient, à ce régime, sobre, rustique, endurant, vigoureux et trempé » (BLÉAS). Témoin encore cette petite vache pie noire des Cornouailles, dont une description un peu exagérée a tracé le portrait suivant : « expression de la misère, petite, exiguë, tardive mais sobre et rustique se maintenant saine et vivace dans des conditions où nulle autre race ne saurait se maintenir et ne pourrait donner ce qu'elle produit ».

Avant de terminer, il convient de souligner que cette influence du sol et du climat ne saurait pourtant expliquer la division du travail, véritable spécialisation de l'élevage, qui existe dans le Finistère comme dans tous les grands pays de production d'ailleurs, car c'est là, en industrie chevaline comme dans les autres, une condition de réussite. En effet, il y a des régions, tel le Haut Léon, en particulier, où les cultivateurs se livrent uniquement à l'élevage des mâles, achetés au sevrage, tandis que, dans la plus grande partie du département, les cultivateurs sont pour ainsi dire exclusivement naisseurs. Quelle raison pourrait-on donner à cette aptitude à l'élevage ? Aucune sans doute, sinon peut être une adaptation ancienne qui se continue par goût et par tradition.

CHAPITRE II

LA RACE CHEVALINE BRETONNE

Avant d'arriver à la perfection qu'elle a atteinte la race chevaline bretonne a subi des crises qui ont à plusieurs reprises menacé sa pureté et contrecarré son amélioration. L'histoire du cheval breton montre, en effet, que deux tendances s'affrontèrent toujours, avec d'une part les partisans des croisements à outrance, qui introduisirent en Bretagne les améliorateurs les plus divers et avec d'autre part, les partisans de la sélection dans l'indigénat qui savaient fort bien que chaque sol a sa race, qu'il y a une race pour chaque sol et qu'il faut donc pour réussir à bien élever, respecter autant que possible l'indigénat.

Et puisque, comme on l'écrivait au XIX^e^ siècle, « cette race est susceptible de tous les genres de croisement et se modifie facilement depuis l'aptitude du gros trait jusqu'à celle de la voiture de luxe, au moyen d'accouplements intelligents et appropriés », on l'a donc croisée tour à tour avec le Navarin, l'Arabe, le Percheron, l'Ardennais, le Belge, etc... En fait, tous ces croisements préconisés étaient inconsidérés et pour cette raison, leurs promoteurs essuyèrent le plus souvent un échec total.

Pour expliquer comment, après tous ces croisements le cheval breton est resté avec ses qualités essentielles et ses caractères ethniques et pourquoi la facilité d'absorption des races étrangères par le cheval breton a été aussi remarquable, plusieurs causes peuvent être envisagées : c'est d'abord l'influence du climat et du terroir, qui est

plus forte que celle des croisements, plus forte aussi que celle des soins et du régime alimentaire ! « L'homme fait le cheval, mais le sol fait la race ici plus que partout ailleurs » (Colonel CHARPY). C'est aussi l'évolution rationnelle de l'élevage découlant des besoins économiques du temps et activée par la volonté tenace des éleveurs. C'est encore la puissance héréditaire, qualité que le cheval breton possède au plus haut point : « Ce qu'il y a de plus curieux et qui est en faveur de la race bretonne c'est qu'au bout de deux ou trois générations on ne trouve plus aucune trace des croisements dans la conformation des chevaux ». En un mot, ses caractères forgés sur le granit ont partout et toujours pris le dessus pour ne pas permettre à la pénétration étrangère de venir à bout de ses ancestrales qualités.

Il est pourtant un croisement qui n'a pas, comme tous les autres connu l'insuccès fatal, c'est celui entrepris avec le demi-sang Norfolk en 1849. Une affinité sérieuse existait entre les deux éléments en présence et le succès de ce croisement s'affirma particulièrement dans la région de Saint-Pol de Léon d'abord, dans certaines régions du Sud-Finistère par la suite. Et c'est ainsi que naquit le « Norfolk Breton » encore appelé « Demi sang Postier breton ». C'était un cheval excessivement brillant et flatteur, qualités superficielles peut-être, appréciables néanmoins car elles firent passer sur bien des défauts. Et après quelques exhibitions au concours central de Paris, où il lui fut donné de se montrer avec cet air de fierté, de robustesse élégante qui le caractérisait et où l'on vit ses moyens de déplacement extraordinaire pour son ampleur et son volume, le « Norflok breton » connut une vogue si intense que les commissions étrangères ne voulaient que du « Postier » et s'en disputaient les meilleurs représentants. Malheureusement, le « Norfolk » se transformait peu à peu en Angleterre et surtout perdait du poids. Les importations, qui avaient à la longue l'inconvénient d'alléger le breton et de le rendre plus délicat, cessèrent. Dès lors, le « Postier breton » se reproduisit par lui-même et, en 1924, s'il avait encore conservé des allures et un peu de « geste », qualités précieuses, il était cependant devenu tout

à fait trait. Et c'est ainsi que de nombreux vœux émis par la Fédération des Sociétés Hippiques Bretonnes aboutirent à des décisions ministérielles en date du 4 janvier 1926 précisant les nouveaux vocables de la race bretonne.

Article I. — A partir du 1er janvier 1926, les animaux désignés antérieurement comme « Demi-sang Postier Breton » seront dénommés « Trait Postier Breton ». Les sujets de trait nés en Bretagne seront appelés : « Trait Breton ». La première de ces désignations sera attribuée :

a) aux sujets inscrits au Stud-Book-Postier ou dont les auteurs se trouvent inscrits ;

b) aux sujets de trait Breton qui se distingueraient dans les concours épreuves, la qualification ne valant que pour eux et non pour leurs produits.

Le trait postier Breton a été ainsi défini par Bléas : « Cheval de forme plaisante, rustique, sobre, bréviligne, ample, musculeux, ramassé, près de terre, réunissant énergie et robustesse, associant des actions très élégantes à de la trempe, apte à faire tous travaux d'exploitation agricole et à traîner toutess ortes de véhicules ». C'était donc le cheval rêvé pour la moyenne culture, si répandue en Bretagne et le cheval économique par excellence en égard à la somme de travail qu'il pouvait accomplir.

Quant au trait Breton, il est dû à l'intervention d'étalons percherons vers 1840 sur les juments indigènes et à la sélection poursuivie dans l'indigénat par la suite, sélection rationnelle, qui n'a jamais été sans avoir la plus large part dans l'amélioration de la Race. Son véritable berceau est le Finistère et plus particulièrement la zone ouest du Nord Finistère qui fut réfractaire au « Sang » et utilisa très peu le Percheron, car l'étalonnage privé qui assure de façon prépondérante la production du cheval de trait dans cette région, a toujours utilisé exclusivement l'étalon indigène. Bien que le sol comme nous l'avons vu, n'est productif qu'en proportion des amendements et des fumures organiques ou minérales qu'il reçoit et qu'il créé ainsi dans le Finistère des variations notables

de taille et de poids entre les chevaux des diverses régions, les chevaux de trait breton ont tous cependant un air de famille qui ne trompe pas et les rend facilement reconnaissables : « Cheval de 1 m. 55 à 1 m. 65, fort, musculeux, doué d'un certain influx nerveux et capable de remplir excellemment les fonctions de limonier, d'ouvrier de culture, en mode de force ou d'allure accélérée ». Ajoutons que sa rusticité est extraordinaire, sa docilité de caractère presque proverbiale, qu'il tient cette double qualité d'un héritage atavique, du régime de son existence, de son élevage, de son dressage et nous aurons les données essentielles sur lui.

Telles étaient donc les deux principales variétés qui composaient la population chevaline du Finistère avant la dernière guerre mondiale. Mais l'évolution consécutive à cette guerre a aiguillé les éleveurs vers la production d'un gros cheval, car on réclame à l'heure actuelle sur le marché, un cheval musculeux, assez volumineux, un genre de trait moyen compact. C'est pourquoi le petit trait du Sud, cheval de « Pillaouers » (colporteurs) a évolué vers la masse ; c'est pourquoi aussi le trait Postier s'est beaucoup rapproché du trait par une sorte de nécessité, jusqu'à se confondre avec lui : il a perdu de sa distinction et de sa vigueur, tout au moins en proportion de ce qu'il est devenu plus lourd et ce n'est maintenant qu'une variété de trait moyen, cheval de trait actif, distingué dans la silhouette, bien doublé et bien trempé. Aussi, la différenciation du trait moyen et du trait Postier est le plus souvent mathématiquement et zootechniquement insoluble, elle ne se fait que par les concours-épreuves et si certains éleveurs tiennent encore à garder l'appellation « postière », c'est avant tout parce que ce titre de noblesse répond pour eux à la formule la plus prestigieuse, la plus belle du cheval breton, à celui qui, parmi ses congénères, incarne au plus haut degré les brillantes qualités de la race.

A l''heure actuelle, conformément à la demande des acheteurs français et étrangers, on trouve donc sur nos foires et marchés un cheval très commercial, bien équilibré, avec une conformation dont les formes puissantes n'excluent pas l'élégan-

ce ni l'influx nerveux. Il semble d'ailleurs qu'avec cette formule de « sang sous la masse », les éleveurs bretons aient compris que c'était la seule production possible aujourd'hui et demain. En effet, devant les progrès du mécanisme agricole et la motorisation de l'agriculture, on peut se demander si cet état de choses ne menace pas de faire disparaître dans un jour proche le cheval de gros trait, le cheval massif, tout comme l'automobile a déjà fait disparaître le cheval de luxe ou d'attelage. De ce fait, l'avenir est semble-t-il, au cheval de format moyen, qui aura toujours sa place où le tracteur ne pourra le remplacer et qui est donc appelé à tenir le haut du marché hippique mondial et à trouver toujours preneur, que ce soit en France ou à l'étranger.

Cette concurrence actuelle, faite aux chevaux de gros trait par le tracteur ne peut donc qu'inciter les éleveurs bretons à continuer de modérer le grossissement qui leur a été imposé par la demande commerciale extra-bretonne. D'ailleurs un alourdissement brutal et exagéré, acquis sans tenir compte de l'élément influx nerveux, n'aboutirait qu'à la perte de la trempe et de la vigueur. Or, nos plus assidus marchands recherchent le cheval breton parce qu'il est vigoureux autant qu'endurant au travail, vif au pas comme au trot ; alors que le cheval de trait « mastodonte », à la démarche lourde et lente, se meut presque tout d'une pièce comme s'il voulait produire par son propre poids tout l'effort qu'il a à faire, le trait breton, lui, agit avec ses nerfs et ses muscles. La conclusion à en tirer est donc que l'orientation à suivre dans la marche de l'élevage est la production suivant la formule aujourd'hui acquise, à savoir celle du cheval qui possède beaucoup d'activité sous un volume et une taille simplement assez grands, de façon à être en même temps peu coûteux à nourrir et facile à entretenir.

Mais si le cheval breton a évolué depuis le triomphe de l'automobile et l'avènement du tracteur, dans le sens d'une tendance de plus en plus marquée vers une unité zootechnique, et ceci malgré la diversité de l'économie rurale bretonne, envisagée dans son ensemble, il faut cependant remarquer que unité raciale ne signifie pas unifor-

misation, encore moins unification, qui consisterait à rapporter tous les chevaux bretons à un type unique.

Il est peut être logique que le profane qui assiste à Landivisiau, à Landerneau, aux concours de poulains et d'étalons, réunissant l'élite de la production bretonne, éprouve l'impression qu'il n'y a plus qu'un seul modèle de cheval breton. On est en effet frappé par la ressemblance quasi parfaite entre le type postier et le type de trait. Quelquefois certains caractères révèlent une ascendance Norfolk, mais le plus souvent, les seules distinctions sont, ou bien une queue écourtée que la mode impose au Postier, ou bien une carte d'origine, ou bien enfin une prime ou une mention obtenue à un concours-épreuve. D'autre part on comprend aisément que cette tendance vers l'homogénéité soit de plus en plus favorisée car différents facteurs sont intervenus, tels le mélange des sangs à travers la Bretagne, d'incessants échanges de reproducteurs entre les différentes régions, l'emploi devenu courant d'engrais phosphatés, azotés et phosphoriques qui rendent la terre de qualité moyenne capable de produire des racines, des fourrages et des pâturages riches en principes nutritifs, enfin une unité de vue de plus en plus étroite entre les dirigeants de l'élevage, l'administration des Haras et les étalonniers privés.

Dans ces conditions, de là à unifier la race Bretonne, à fondre les deux catégories « Trait » et « Trait Postier » en une seule, il n'y a qu'un pas. Mais si l'unification se justifie plus ou moins par le format des chevaux présentés aux concours, il suffit toutefois de visiter les campagnes et les foires pour se convaincre qu'elle est, sinon impossible à réaliser, tout au moins prématurée. D'ailleurs l'homogénéité est-elle si complète dans les concours que le prétendent les partisans de l'unification ? Nous ne le pensons pas, car, aux concours régionaux de ces dernières années, que ce soit à Landivisiau comme à Landerneau, à Saint-Brieuc comme à Lamballe ou Rennes, le jury, s'il en avait été ainsi, ne se serait pas vu à chaque fois dans l'obligation de faire deux catégories pour arriver à classer convenablement les animaux et les organisateurs n'auraient pas éprouvé quelques

difficultés à réunir dans une même exposition les meilleurs échantillons de la race, chose pourtant relativement aisée quand l'ensemble des animaux d'une race est coulé pour ainsi dire dans le même moule, c'est-à-dire quand son aire géographique n'offre que de très légères différences de sol et de climat.

Enfin, il nous semble que l'argument crucial contre l'unification réside dans le fait que la réunion de tous les chevaux bretons dans la même catégorie amènerait une fâcheuse conséquence du point de vue commercial : ce fait pourrait faire croire aux étrangers à la Bretagne en la disparition du principal article de réclame des éleveurs bretons, à savoir la diversité dans la production. Cette réclame d'ailleurs a sa valeur, puisque nous avons vu qu'il est logique de rencontrer plusieurs types de chevaux les uns à côté des autres dans cetter égion englobant des terres de profil et de richesse si différents. D'ailleurs pour prouver que nos éleveurs continuent à produire des chevaux parfaitement aptes à une destination professionnelle déterminée, il suffit de souligner que les marchands peuvent trouver et trouvent à l'heure actuelle dans le Finistère des types de chevaux parfaitement adaptés aux différents services agricoles, industriels ou industriels ou commerciaux.

Le but visé de préférence par les éleveurs est donc la production du cheval qui rendra le plus de services possible, le plus économiquement possible. C'est la formule la plus commerciale du moment, mais ce n'est pas le seul type et le seul format de la production actuelle.

CHAPITRE III

IMPORTANCE DE LA PRODUCTION CHEVALINE DANS LE FINISTERE

La production chevaline reste incomparablement une des premières ressources du Finistère. En 1929, MERLE écrivait : « Avec ses 132.000 chevaux, ses 397.000 bovins et ses 163.000 porcs, le département du Finistère tient la tête des départements français quant à l'importance numérique de son élevage ».

Depuis cette date, bon nombre des emplois où le cheval se révéla jadisindispensablelui ont été fermés. Et pourtant, le succès de la production chevaline se maintient dans le Finistère.

Année	Population chevaline
1939	111000 chevaux
1949	126520 — 66243 dans le Nord Finistère ; 60277 dans le Sud Finistère

Comme d'autre part on y joint la qualité à la quantité le commerce y est très prospère. Ce n'est pas l'apologie du cheval Breton que nous proposons de faire ici, nous voulons simplement, en quelques mots donner les raisons qui ont été pour

le cheval breton le point de départ de sa renommée et qui, aujourd'hui encore, lui permettent de supporter de plus en plus légèrement la concurrence du tracteur. Ces raisons d'ailleurs se dégagent des opinions et appréciations portées sur lui par des personnes compétentes et désintéressées, ainsi que par les marchands étrangers à la Bretagne, les plus assidus dans les foires du Finistère.

Le cheva lbreton allie la douceur, la franchise, une grande sobriété, un tempérament rustique et résistant à des actions remarquables. Sa tenue est constante dans le travail et dans toutes les allures. Il possède la double et appréciable qualité d'aller vite en tirant lourd. Enfin, son énergie et sa docilité désignent le cheval breton pour tous les emplois. Aussi la renommée de toutes les foires n'est plus à faire. On y accourt de la France entière et plus particulièrement du Centre et du Mid

Et aux grandes foires, telles la « foire Haute », à Morlaix — à laquelle il fut présenté 1.400 chevaux en 1949 pour les transactions — et la foire « Saint Mathieu » à Landivisiau,capitaledu cheval breton — il en part en moyenne chaque semaine un train entier de chevaux — à ces foires, relativement nombreux sont les acheteurs étrangers, belges, suisses, italiens et espagnols.

En outre, comme nous le verrons plus loin, le Finistère a toujours été et reste encore aujourdh'ui exportateur de chevaux. Les relations commerciales ont été interrompues lors de la dernière guerre, mais elles ont été depuis quelques années renouées avec succès.

DEUXIEME PARTIE

L'ETALONNAGE PRIVE DANS LE DEPARTEMENT DU FINISTERE

CHAPITRE PREMIER

DEFINITION DE L'ETALONNAGE PRIVE

L'industrie de l'étalonnage privé ne constitue pas à proprement parler une profession, mais une activité agricole parmi tant d'autres.

L'étalonnier, en effet, à quelques exceptions près, n'est qu'un agriculteur et un éleveur avant tout, mais à la différence des autres c'est un éleveur de mâles, candidats étalons ou étalons exclusivement et l'exercice de son activité étalonnière constitue une des principales ressources dans la rémunération de son travail quotidien.

La production de sa terre est orientée vers la production de fourrages et de céréales en quantité suffisante pour les besoins de son élevage. Quant aux recettes nécessaires pour contrebalancer les dépenses élevées et variées qu'occasionne l'entretien d'un étalon, elles ont leur principale source dans le prix des saillies effectuées au cours de la saison de monte par ce reproducteur.

Il est évident qu'une telle industrie exige de la part de celui qui l'exerce une certaine compétence dans l'achat et les méthodes d'élevage de l'éta-

lon en herbe. Car l'étalonnage ayant pour mission de créer directement des valeurs, des animaux soumis à toutes les lois économiques, l'étalonnier ne doit jamais oublier que les produits qu'il fait naître doivent être nettement spécialisés dans leurs aptitudes de façon à ce que leurs éleveurs rencontrent les débouchés les plus faciles et les plus avantageux pour leur assurer un bénéfice rémunérateur. Si la science de la reproduction est à peu près totalement ignorée de la majorité des éleveurs, l'étalonnier, lui, doit au moins en connaître les grandes lignes et se laisser guider par le fait que le meilleur étalon n'est pas seulement le plus beau, mais aussi le meilleur dans la spécialité de l'emploi de ses futurs produits. Ce n'est donc pas chez lui que l'empirisme et l'intuition peuvent présider au choix des géniteurs et au hasard des reproductions.

Cette industrie implique encore d'importants sacrifices en vue de l'achat de géniteurs d'élite, ainsi que des risques spéciaux malgré un élevage bien conduit et une hygiène bien appliquée.

Enfin, l'étalonnier, s'il a surtout des obligations vis-à-vis de sa clientèle à laquelle il doit toute satisfaction, a encore d'autres devoirs envers l'administration des Haras, au contrôle de laquelle il doit se soumettre.

Les étalonniers ne sont donc qu'une pléïade d'éleveurs spécialisés, avertis, aimant le cheval, conscients des difficultés et des nécessités de leur métier et dont les intérêts se confondent avec ceux de l'élevage du cheval tout entier.

CHAPITRE II

HISTORIQUE

L'histoire de l'étalonnage privé en Bretagne offre un grand intérêt, car c'est à cette industrie qui a pris envers et contre tout une importance de premier ordre, que l'on doit le maintien des caractères de la race à travers les siècles.

Pendant les temps féodaux et le moyen âge, les seigneurs et les gros notables possédaient des Haras privés en vue de la remonte de leur cavalerie et pour les besoins de leurs cultures. De leur côté, les grands propriétaires ne restaient pas indifférents aux besoins de leur région respective : de vieux inventaires de châteaux et manoirs des XIV^{e} et XV^{e} siècles mentionnent le nombre et la qualité des étalons entretenus soigneusement pour être affectés aux besoins des fermiers, dont les juments étaient saillies gratuitement.

Dès 1600 on commence à trouver quelques relations sur la réglementation de la monte en vue d'améliorer la production chevaline du pays. Mais il faut attendre 1665 pour voir Colbert établir une administration des Haras. D'après De LAFFONT POULOTI, l'idée de former les Haras de France aurait été donnée à Colbert par un ouvrage paru en 1639, sans nom d'auteur, qui préconisait l'établissement des Haras, afin d'empêcher le transport d'or et d'argent hors du Royaume pour les achats de chevaux venant d'Allemagne, du Danemark, d'Espagne, de Barbarie et autres pays.

Le Gouvernement voyant les avantages qui résulteraient de l'établissement des Haras régle-

mentés, se décida à agir aussi, mais beaucoup plus tard seulement puisque ce n'est que les 22 et 27 juin 1717 que parut le « Règlement du Roi » (complété en 1724).

D'autre part, un rapport du 27 décembre 1828 du Duc d'Escard au Ministre de l'intérieur signale « qu'un règlement en date du 22 février 1717 sanctionné par lettres patentées du roi, fit défense à qui que ce soit d'employer à la reproduction des chevaux entiers qui n'auraient pas été approuvés sous peine de confiscation des chevaux et 300 livres d'amende ».

Une ordonnance du 26 juin 1718 étendit cette interdiction aux propriétaires de chevaux entiers qui faisaient couvrir leurs propres juments sans autorisation. Enfin, il y avait castration des poulains de un an et plus trouvés en liberté et 20 livres d'amende.

Mais le pays ne semblait pas prêt pour cette règlementation précise, qui dut être rétablie sur de nouvelles bases en 1762 : les instructions nouvelles insistaient sur l'intérêt qu'il y aurait à conserver la race originaire du pays, c'est-à-dire la race de « bidette », d'une petite taille, d'une vigueur singulière propre, au service des habitants et qui était sur le point de se perdre, alors qu'auparavant il y avait importation de sang étranger. Et c'est ainsi qu'à partir de 1770 on acheta quelques bidets bretons.

En 1783 les Inspecteurs furent autorisés à choisir les cinq plus beaux étalons de leur département pour former une station supérieure où seraient amenées à la saillie les trente plus belles juments de leur région respective.

Ces étalons achetés par l'Etat furent payés à des prix élevés, d'autre part les bénéfices faits par les propriétaires d'étalons approuvés étaient appréciables. Aussi, l'étalonnage privé commença à prendre de l'importance par le nombre des étalons, d'autant plus que les cultivateurs étaient poussés par le gain à élever des élèves de choix.

En 1806, le décret impérial qui rétablit les Haras, supprimés lors de la Révolution, stipulait :

Article 22. — Les propriétaires d'étalons destinés à la monte devront les présenter aux Inspec-

teurs généraux par qui ils seront approuvés si susceptibles.

Article 23. — Les étalons seront vus tous les ans et réformés s'il y a lieu.

Article 24. — Des primes annuelles de 100 à 300 francs seront accordées selon la qualité.

Les étalons approuvés étaient marqués de la lettre A à la cuisse et l'article 18 du règlement intervenu imposait les conditions relatives au nombre de juments à saillir.

Dès lors, le gouvernement s'intéressa vivement et directement par l'intermédiaire des préfets, à la production chevaline : des concours furent organisés avec des dotations variables. Les conseils généraux à leur tour demandèrent des encouragements pour décider les cultivateurs à faire approuver leurs bons chevaux, à leur faire différer la saillie jusqu'à trois ans et à baisser le nombre de saillies de manière à conserver les étalons plus longtemps.

Dans une circulaire du 26 février 1820, le Ministre insiste auprès des préfets pour que le nombre des approbations soit augmenté, particulièrement dans l'espèce de trait, en vue d'améliorer la race du pays. La même circulaire prie les préfets de faire rechercher les étalons qui, sans être distingués, pourraient être néanmoins propres à conserver l'élevage. Ces étalons seraient appelés « Etalons autorisés ». La liste de ces derniers étalons fut envoyée aux Maires et affichée avant la monte, et les juments saillies par eux furent admises à concourir avec les juments saillies par les étalons royaux ou approuvés.

Cependant, les inspecteurs départementaux de l'époque, qui s'occupaient beaucoup de la question de l'étalonnage privé, étaient fréquemment en désaccord avec les agents des Haras. En effet, les premiers paraissaient souvent prendre la défense du cultivateur, dont la préférence allait au trait, et insistaient pour que des efforts soient faits pour améliorer la race indigène. Aussi sont-ils supprimés en 1824 et les agents des Haras rempliront désormais leurs fonctions. Mais ceux-ci étant partisans du croisement avec les chevaux de sang, le gouvernement, subissant leur influence, renonce à encourager le cheval de trait.

Il est significatif de noter dans toutes les relations officielles et administratives de l'époque, les plaintes et récriminations incessantes des directeurs des Haras contre les éleveurs bretons qui ne veulent rien entendre pour amener leurs juments aux étalons royaux de sang et ceci malgré l'institution de saillies gratuites. C'est que dans toute la Bretagne un travail sérieux s'effectuait : la race indigène se reproduisait par elle-même, grâce à la prodigieuse activité de l'étalonnage privé de plus en plus important. Quelques esprits clairvoyants émettaient parfois l'avis qu'il serait intéressant d'aider et de diriger la production indigène au lieu de la brimer ou de la négliger. Et en 1828 les préfets furent invités à donner leurs avis. Des commissions furent nommées à cet effet et les avis des quatre départements bretons avant été émis, le Duc d'Escard, président de la Commission des Haras, proposa des mesures qui astreindraient tous les étalons à subir un examen avant la monte. Mais il fallut attendre 1847 pour voir un arrêté en date du 27 octobre organiser la réglementation de la monte des Etalons privés, réglementation qui fut à nouveau changée par la loi du 14 septembre 1885.

Celle-ci stipulait que tout étalon ne devait être employé à la monte que s'il était muni d'un certificat renouvelé chaque année attestant qu'il n'était pas atteint de cornage ni de fluxion périodique. Les animaux acceptés étaient marqués d'une étoile au fer rouge sous la crinière et de la lettre R en cas de retrait de l'autorisation.

Cette réglementation était inefficace, car elle ne répondait en rien au désir général de voir le gouvernement prendre des mesures en vue de l'amélioration des étalons privés. Aussi fut-elle vivement critiquée jusqu'en 1923 ; année qui vit les Chambres voter unen ouvelle loi, celle du 8 mars.

Article unique. — Les dsipositions de l'article 1er de la loi du 14 août 1885 relative à la surveillance des étalons sont remplacées par les suivantes :

A. — Peut seul être employé à la monte des juments appartenant à d'autres qu'à son propriétaire, l'étalon accepté par la Commission prévue à l'article 2 de la loi du 14 août 1885. Aux trois

membres constituants cette commission, seront adjoints deux représentants de l'élevage de la région ;

B. — Il devra être indemne de toute affection (cornage, emphysème, fluxion périodique) ou de tares le rendant indigne de faire la monte.

C. — Il devra posséder des qualités de modèle lui permettant « tout au moins de maintenir la race ».

Ces mesures entrèrent en vigueur aussitôt et bien que les commissions ne furent pas des plus sévères les premières années, la généralité des étalonniers a vu, avec beaucoup de satisfaction, éliminer, dès 1923 et 1924 un reliquat d'animaux défectueux et tarés qui étaient obligatoirement acceptés les années précédentes.

Par la suite, le nombre des étalons présentés à la marque augmente chaque année, tandis que la qualité et par conséquent l'intégrité ethnique des différents berceaux de la race, est assurée, car les Haras se refusent à marquer n'importe quel étalon dans n'importe quelle zone.

Avec la crise qui survient entre 1933 et 1935, époque à laquelle les poulains partent en grand nombre à la boucherie, le nombre des étalons présentés diminue. La reprise constatée en 1938-39 est à nouveau arrêtée par la guerre et la mobilisation des étalonniers. Mais, dès 1942, on enregistre un nombre plus considérable que jamais de chevaux marqués, en raison de l'indulgence des commissions qui marquent des chevaux médiocres pour les soustraire aux réquisitions. La loi du 31 décembre 1942 promulguée à l'instigation des allemands, oblige, en effet, à castrer tous les chevaux refusés par les commissions en vue de leur réquisition possible.

Après la libération, on revient à une situation plus normale : aussi les commissions de marque redeviennent sévères, d'autant plus que c'est là le désir des étalonniers eux-mêmes, qui savent fort bien qu'il s'agit désormais de produire moins et de produire mieux.

CHAPITRE III

L'ETALON : ACHAT, ELEVAGE, APPROBATION, AUTORISATION

Qu'est-ce qu'un étalon ?

« L'étalon n'est pas simplement et purement le cheval entier, c'est le reproducteur modèle et fécond. C'est le type améliorateur de la race et correcteur des défauts. C'est le mâle modèle, consacré à la conservation des qualités de son espèce et au perfectionnement des familles et des races imparfaites ». (PLANEIX).

Dans cette définition tout est condensé avec précision : l'étalon c'est le modèle et non pas, comme voient en lui trop de gens, le cheval entier, gras, aux formes replètes, susceptible d'être acheté par les Haras, par une commission étrangère ou par l'étalonnage privé.

Le but qu'on se propose étant donc d'obtenir une machine animale apte à devenir un père, la réussite est subordonnée à deux conditions préliminaires : d'une part posséder des poulains entiers d'une bonne nature, d'autre part les bien élever. Car le poulain destiné à devenir un « racer », qui imprégnera la race de caractères héréditaires, doit être choisi avec un discernement aussi complet que possible, puisqu'en une seule année il peut influencer près d'une centaine de produits, au lieu d'un seul comme une pouliniè-re. De même l'élevage doit être rationnel, car « l'alimentation est le problème capital de la zootechnie, c'est le plus important et le plus difficile à résoudre. C'est à vrai dire la zootechnie

toute entière ». Sans doute un poulain peut naître bien constitué et devenir par la suite un animal défectueux ou du moins insuffisant pour reproduire. S'il est né médiocre, il peut également gagner en qualité par le fait d'un élevage habilement conduit. Mais le plus souvent, la conformation du jeune être en venant au monde permet d'augurer de ce qu'il sera plus tard.

L'étalonnier privé achète parfois ses jeunes sujets au sevrage et cet achat se fait soit dans les foires — c'est là cependant un mode d'achat peu ordinaire car le bon poulain est rarement amené sur le marché public pour y être vendu — soit plus souvent directement à la ferme, car l'étalonnier connaît toujours un nombre plus ou moins grand d'exploitations nourrissant des poulinières remarquables, très bien suitées et créant donc des souches excellentes. Mais comme ce ne sont pas toujours les meilleures mères qui nourrissent les meilleurs poulains et que plusieurs champions sont nés dans de petites exploitations où leurs mères travaillaient devant la charrue pour produire le pain quotidien, les étalonniers lors de leurs achats ne manquent jamais de consulter des personnes intéressées et compétentes, tels les palefreniers des stations de Haras nationaux, afin de connaître la présence, le cas échéant, d'un poulain à qualités manifestes dans une exploitation inconnue. Enfin, le poulain candidat étalon peut être né chez l'étalonnier lui-même, puisque nombre d'étalonniers entretiennent en outre, dans leurs propres écuries des poulinières d'élite.

Mais, le plus souvent l'étalonnier, estimant qu'entre six mois et deux ou trois ans l'échéance est longue et aléatoire, préfère acheter le candidat étalon au plus tôt à dix-huit mois et pour cela, il suit avec intérêt tous les concours afin d'y noter les poulains de son choix. Car les sujets exposés dans ces concours sont en grande majorité la propriété des éleveurs de mâles du Haut Léon qui ne sont pas étalonniers mais que les connaissances en matière d'élevage placent à l'un des premiers rangs parmi les éleveurs français. De plus les organisateurs, s'ils se proposent avant tout de faire ressortir les meilleurs sujets, de les récompenser et de créer ainsi une émulation dont l'influence ne

peut être qu'heureuse, ont encore pour objectif de faciliter la vente des sujets exposés.

Une fois acheté, l'étalon en herbe a les meilleures chances de continuer à pousser dans le bon chemin s'il trouve l'alimentation, l'hygiène et la liberté nécessaires et suffisantes pour favoriser son développement général. Nous n'insisterons pas sur les méthodes d'élevage dans le Finistère, car i n'entre pas dans notre cadre de nous étendre sur ce sujet. Nous soulignerons simplement que les étalonniers sont passés maîtres dans l'art de nourrir rationnellement, d'une nourriture à la fois tonique et copieuse, répondant aux exigences du jeune âge, en un mot, de nourrir judicieusement et de permettre ainsi à un animal de se former et de devenir un père.

Avant d'être livré à la monte publique, le candidat étalon doit être admis par une commission de surveillance prévue par la loi et composée de l'Inspecteur Général des Haras de l'arrondissement ou de son délégué, du Directeur des services Vétérinaires du département, d'un Vétérinaire sanitaire et de deux représentants de l'élevage de la région (dont un étalonnier étranger à la région considérée). Cette commission, en effet, après avoir vu à loisir et en détails, les chevaux qui lui sont soumis, les classent en deux catégories :

1° *Les indignes.* — Ce sont :

a) Ceux qui sont réformés : ils sont atteints d'un vice rédhibitoire ou de tares empêchant leur utilisation ;

b) Ceux qui sont ajournés : ils sont présentés pour la première fois à la commission et renvoyés à une séance ultérieure ou à l'année suivante (trop jeunes, modèle insuffisant, etc...)

2° *Les dignes ou « marqués »* : L'examen est complété par un concours qui permet la répartition des étalons en trois classes :

a) « Approuvés ». Ce sont ceux qui sont considérés comme susceptibles non seulement de maintenir la race, mais surtout de l'améliorer. Ils reçoivent un certificat d'approbation avec cartes de saillie roses et avec ou sans prime de

l'Administration. Ceux qui reçoivent une prime sont dans l'obligation de donner les saillies à un prix inférieur à une certaine somme déterminée et de saillir un nombre minimum de juments (trente pour les étalons de moins de quatre ans et quarante pour les étalons de quatre ans et plus).

b) « Autorisés ». Ce sont ceux qui sont jugés susceptibles de reproduire sans détériorer la race. Ils ne reçoivent aucune prime, ont des cartes officielles de saillie vertes et leurs produits peuvent prendre part aux concours et recevoir des encouragements de l'Administration, concuremment avec les produits des Etalons nationaux ou approuvés.

c) « Acceptés ». Ce sont ceux qui, indemnes de toutes affections ou tares les rendant indignes de faire la monte, possèdent un modèle suffisant pour ne pas nuire à la race. Ils reçoivent des cartes de saillie grises. Mais leurs produits ne sont pas qualifiés pour les concours ni pour les achats de l'Administration.

Il va sans dire que pour être approuvés ou autorisés, les étalons doivent avoir un certificat d'origine et être inscrits au Stud-Book de la race Bretonne, cette inscription n'étant en fait que le couronnement de la sélection méthodiquement observée.

Dès lors, ainsi agréé par l'Administration chargée de veiller aux intérêts de l'élevage sous toutes les formes, l'étalon commence sa carrière de géniteur. Il peut, par la suite, être présenté à la remonte des Haras Nationaux, être acheté par la Commission d'achat et devenir ainsi « Etalon national », ou encore il peut être vendu à une commission étrangère. Mais l'étalon peut aussi pendant toute sa vie de reproducteur, rester dans un Haras privé où il sera d'ailleurs entretenu toujours avec un peu d'orgueil. Et dans ce dernier cas, il devra chaque année se soumettre au contrôle de la Commission de surveillance des étalons privés, suivant un processus particulier de concours :

1° Si l'étalon est autorisé, il sera vu de 3 à 6 ans. A un âge plus avancé, on estime en effet qu'il ne progressera plus. Si, au contraire, il a gagné en qualité avant 6 ans il pourra être promu au grade supérieur des « approuvés ».

2° Si l'étalon est approuvé, il devra de 3 à 8 ans, participer à un concours spécialement organisé par les Haras. De son classement dépendront chaque année et la conservation du brevet d'approbation et le chiffre de la prime d'approbation qui est susceptible d'augmentation, de diminution ou même de suppression, car les étalons qui n'ont pas tenu les espoirs fondés sur eux, tombent au même rang que les autorisés.

3° Enfin, l'étalon d'âge de plus de huit ans, est examiné chaque année, afin de s'assurer que son état de santé et sa production justifient son maintien dans la catégorie des subventionnés.

CHAPITRE IV

STATISTIQUES - REPARTITION

Deux dépôts d'étalons nationaux, Lamballe (Côtes du Nord) et Hennebont (Morbihan) assurent la direction officielle de la production chevaline dans le Finistère. Le premier dessert le Nord-Finistère, c'est-à-dire les arrondissements de Brest et de Morlaix et le second s'occupe de la reproduction dans les autres arrondissements, représentant le Sud-Finistère : Chateaulin, Quimper et Quimperlé. Leurs effectifs se décomposent comme suit, pour l'année 1949.

DÉPOT	Nombre total d'étalons	Nombre d'étalons nationaux dans les stations de l'Etat du Finistère		Nombre de juments saillies dans ces stations du Finistère
		Traits bretons	Trait postier breton	
Lamballe	336	88	33	7 956
Hennebont	262	60	59	8.267
TOTAL	598	148	92	16.223

Le dépôt de Lamballe occupe depuis plusieurs années le deuxième rang parmi les dépôts d'étalons nationaux de France et celui d'Hennebont le quatrième. Quant à l'étalonnage privé du Finistère, son importance ressort nettement du tableau suivant (année 1949).

RÉGION	NOMBRE DES ÉTALONS PRIVÉS DANS LE FINISTÈRE				NOMBRE DE JUMENTS SAILLIES PAR CES ÉTALONS PRIVÉS
	Approuvés	Autorisés	Acceptés	Total	
Nord Finistère	119	100	54	273	17745
Sud Finistère	71	79	38	188	12228
Finistère	190	179	92	461	29973

Ainsi cette industrie assure à elle seule les 2/3 environ de la production chevaline du département. Sa place est donc prépondérante et l'on comprend fort bien que les étalonniers, conscients de leur rôle, se soient tous groupés en un syndicat professionnel, lui-même affilié à « L'Union des syndicats d'étalonniers de Bretagne » et à la « Fédération des étalonniers de France ».

Pour certains d'entre eux, l'étalonnage ne constitue qu'une activité agricole surajoutée, leur établissement ne comptant qu'un, deux ou trois étalons. Mais pour les autres, si ce n'est pas là à proprement parler une profession, la plus grande majorité d'entre eux restant en même temps des cultivateurs, ils donnent cependant à cette activité la plus grande partie de leurs occupations quotidiennes, tout en lui consacrant la plus grande part de leurs ressources tant financiers qu'agricoles. Et c'est pourquoi on trouve des établissements qui nourrissent dix, douze sujets, étalons ou candidats étalons de plus de dix-huit mois, et même parfois plus. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, nous avons rendu visite à M. SALUDEN, étalonnier à Mespaul, au lendemain des achats officiels de Landerneau en octobre 1949 : il y avait vendu huit étalons, il conservait encore dans ses écuries neuf étalons (dont seulement deux de dix-huit mois) et s'apprêtait à remplacer les sujets vendus, du moins en partie. Enfin, M. SALUDEN nourrissait quelques juments poulinières d'élite, toutes primées dans les concours.

A mentionner, par ailleurs, la suprématie du Nord-Finistère sur le Sud-Finistère et plus particulièrement de la zone ouest comprenant les cantons de Lesneven, Lannilis, Ploudalmezeau, Saint-Renan, Landerneau, Brest, Dauolas. C'est cette région qui fournit la plus grande partie des étalons achetés chaque année à Landerneau et c'est dans ce pays que le standard Breton est le plus pur. Aussi est-ce dans cette zone que les éleveurs, marchands d'étalons, de la zone sud ou Haut-Léon (centre Saint-Thégannec) s'arrachent à « *coups d'argent* », les meilleurs mâles au sevrage.

CHAPITRE V

DE LA NECESSITE D'ETALONNAGE PRIVE FLORISSANT

Pour assurer la reproduction chevaline dans le Finistère, il y a donc l'étalonnage national d'une part, dirigé par l'administration des Haras et l'étalonnage privé d'autre part, placé aussi sous la dépendance des Haras, mais tout à la charge des particuliers exploitants. Et ces deux organisations ne sont que complémentaires l'une de l'autre, puisque le rôle essentiel des Haras est de parer à une déficience en étalonniers privés ou à leur défaillance.

L'amélioration est irréalisable sans un choix raisonné de reproducteurs. L'administration des Haras en conséquence, en contrôlant l'étalonnage privé afin de mieux lutter contre une pénétration de sujets étrangers en Bretagne, constitue ainsi une véritable force du point de vue de la prospérité de l'élevage. Mais ces mêmes Haras, qui ne sont avant tout que des étalonniers eux-mêmes, restent donc tributaires des étalonniers privés puisqu'ils ne peuvent s'approvisionner que chez ces derniers ; d'où l'organisation, chaque année, des achats officiels d'étalons traits et traits-postiers Bretons.

Ils ont lieu en fin de septembre ou début d'octobre à Landerneau (Finistère) et constituent la grande semaine hippique bretonne. C'est la plus grande manifestation hippique de l'année, mobilisant une foule importante et sympathique au cheval. Sa réputation est mondiale, puisqu'elle attire des visiteurs de la France Métropolitaine toute entière, des colonies et de l'étranger même. Et par le nombre des sujets achetés par l'Etat, ces

achats dépassent de près du double les achats effectués dans n'importe quelle autre race.

Année	Nombre d'étalons achetés		PRIX MOYEN	PRIX EXTRÊMES	
	Trait	Trait postier		Trait	Trait-postier
1949	87	37	310.000	230.000 et 410.000	250.000 et 430.000

D'une part, les Haras ayant pour objectif principal de désigner à l'attention des éleveurs, au moyen de la marque officielle, les étalons de l'industrie privée les plus susceptibles d'améliorer la race et aussi de mettre eux-mêmes à la disposition de ces éleveurs une élite dominante de géniteurs, d'autre part, les achats officiels ayant pour source exclusive l'industrie privée, il s'ensuit que celle-ci doit être florissante tant par la qualité que par la quantité. Cette nécessité est encore accrue du fait que tous les reproducteurs achetés ne sont pas uniquement destinés aux Haras bretons : quatorze dépôts nationaux en effet, demandent chaque année des géniteurs bretons, afin d'améliorer leurs races de trait locales. C'est ainsi que les 124 étalons achetés à Landerneau en 1949 ont été répartis comme suit :

CENTRE	Nombre d'étalons	CENTRE	Nombre d'étalons
LAMBALLE	37	LIBOURNE	5
HENNEBONT	29	PAU	4
ANGERS	6	POMPADOUR	2
LA ROCHE-sur-YON	11	RODEZ	1
ANNECY	1	SAINTES	4
AURILLAC	3	TARBES	4
BLOIS	2	VILLENEUVE-sur-LOT	5
En réserve	10		

Dans ces conditions on peut se demander ce qu'il adviendrait des Haras, si l'industrie de l'étalonnage privé venait à disparaître. En étudiant l'élevage du candidat-étalon, nous avons noté que la définition même de l'étalon ouvre bien des horizons pour un élevage rationnel des poulains destinés à devenir des pères. Si les étalonniers privés renonçaient à leur industrie, en même temps disparaîtraient donc des éleveurs spécialistes qui ne craignent pas de payer à un prix fort au sevrage et au risque parfois de ne pas amortir par la suite le prix de revient, un poulain dont les qualités physiques manifestes laissent voir en lui un futur père, et qui ne reculent pas devant les frais énormes qu'exige une nourriture répondant aux besoins du poulain de sélection.

Et alors l'Administration des Haras se verrait dans l'obligation, pour acheter ses reproducteurs, de s'adresser à des éleveurs non spécialisés et non

avertis des méthodes d'élevage et d'entretien indispensables pour former un animal et en faire un géniteur d'élite. Et la qualité faisant défaut, ce serait la déchéance fatale progressive de la race bretonne et la perte de sa renommée si chèrement acquise.

Il est vrai que pour éviter cette fâcheuse conséquence, l'Administration des Haras pourrait suppléer à la défaillance de l'étalonnage privé en s'occupant elle-même de faire élever les poulains qu'elle aurait sélectionnés au sevrage. Mais cette solution aurait pour principal effet d'obliger l'Etat à multiplier les lourds sacrifices qu'il consent déjà pour acquérir et entretenir les étalons nationaux et pour rétribuer honorablement le personnel, inspecteurs et palefreniers, nécessaire à la direction et au service de la monte.

L'Administration des Haras pourrait encore résoudre le problème en employant des reproducteurs de race étrangère, tout comme elle le fit il y a un siècle. Mais qu'adviendrait-il alors de la sélection dans l'indigénat, principe dont l'immense majorité des éleveurs bretons a toujours demandé l'application intégrale ? Or, il est indéniable que la méthode d'amélioration par la sélection est la seule qui fonde œuvre durable, car c'est la seule qui soit capable de transmettre intégralement les qualités essentielles des ascendants aux descendants. Mais cette sélection, pour qu'elle réalise le perfectionnement méthodique de la race, non seulement doit être constante, mais encore pré-suppose l'indigénat, c'est-à-dire l'exercice de la reproduction continue par des éléments mâles et femelles nés et élevés dans le pays et issus de parents offrant ces mêmes conditions depuis deux ou trois générations au moins, car les animaux importés, se trouvent placés dans des conditions de sol, de climat, de nourriture différentes de celles dans lesquelles ils sont nés et élevés et par suite, ils sont fortement influencés par ces différences, leur force de reproduction en est amoindrie. L'indigène, au contraire, se trouve dans la plénitude de ses moyens et aucune influence ne vient entraver son énergie reproductrice ; aussi le sang indigène reste et doit rester la base de toute amélioration.

Enfin, les Haras ont toujours indiqué qu'ils

n'étaient pas des adversaires de l'étalonnage privé, mais qu'ils se contentaient d'intervenir là ou celui-ci était défaillant, dans les régions déshéritées au point de vue étalon. Il est d'ailleurs agréable de remarquer, à ce sujet que les deux organisations collaborent en toute amitié et en toute confiance l'une avec l'autre. Le nombre des juments saillies par les étalons privés étant considérable, comme nous l'avons déjà vu, une faillite de l'étalonnage privé obligerait encore l'Etat à augmenter le nombre de ses étalons nationaux dans une forte proportion, ce qui entraînerait de nouvelles et lourdes dépenses pour lui alors que les sacrifices dont nous parlions plus haut, paraissent déjà, aux yeux de certains tout au moins, injustifiés et peut-être même inopportuns.

Il en résulte que l'étalonnage privé, auxiliaire indispensable des Haras et élément dominant dans la conservation et l'amélioration de la race, doit, par nécessité, conserver son importance actuelle. Il reste donc digne de toute la bienveillante attention tant des pouvoirs publics que de ceux qui ont intérêt à sa prospérité et ceci bien que pour certains, l'avenir de l'étalonnage privé soit très sombre, sinon compromis, tandis que pour d'autres le haut intérêt que mériterait cette industrie est fortement diminué du fait de nombreux défauts dans son fonctionnement. Il nous faut donc dans les deux chapitres suivants, d'une part, envisager l'avenir de l'étalonnage privé en fonction de quelques problèmes d'actualité, d'autre part, passer en revue les accusations dont il est l'objet et essayer simultanément de vérifier si elles sont justifiées et, dans ce dernier cas, si leur portée a réellement l'importance qu'on leur attribue.

CHAPITRE VI

L'AVENIR DE L'ETALONNAGE PRIVE

Les étalonniers privés peuvent-ils envisager l'avenir de leur industrie sous les plus favorables auspices ? C'est la question que l'on est en droit de se poser quand on entend dans certains milieux parler de catastrophe pour un jour plus ou moins proche : l'étalonnage privé devra fatalement subir les fâcheuses répercussions qu'auront quelques tendances actuelles de plus en plus marquées, à savoir pour ne citer que les plus importantes : la motorisation de l'agriculture tant en France qu'à l'étranger et l'insémination artificielle. Avant de se rallier à une telle conclusion et pour ne rien exagérer en la matière, il est indispensable d'approfondir ces questions puis de juger si, avec l'extension progressive de la machine, l'avenir ne permet vraiment pas d'espérer pour la production chevaline, dont l'importance est la condition nécessaire et suffisante à la prospérité de l'étalonnage privé. De même le débouché important que constituait l'exportation du cheval Breton et qui a été fermé lors de la dernière guerre, ne s'ouvrira-t-il pas encore bientôt pour les étalonniers comme pour les éleveurs ? Enfin, les avantages de l'insémination artificielle sont-ils aussi nets chez la jument que chez la vache, chez laquelle cette intervention tend incontestablement à se généraliser de plus en plus ?

1° Le cheval devant :

La motorisation de l'agriculture :

La motorisation de l'agriculture constitue, surtout depuis la guerre, une question à l'ordre du

jour en France. Partout de nombreux arguments militent en faveur de l'équipement mécanique de nos grandes exploitations rurales. Partout, l'on crie que c'est là une des conditions essentielles de l'essor de notre agriculture. Certes c'est avec admiration que l'on suit les progrès considérables accomplis dans le domaine de la traction mécanique et de la motorisation : loin de nous l'idée saugrenue de le nier ! Mais que le moteur puisse accaparer à lui tout seul toute l'activité moderne, en se substituant partout au cheval, nous ne le pensons pas. Après avoir été le plus admirable serviteur de l'homme et le plus puissant instrument de civilisation, le cheval ne peut pas être ravalé au rang de bétail de boucherie, car il conservera toujours sa place dans la vie moderne.

En Bretagne, le terrain accidenté et le morcellement extrême du sol en petites propriétés sont les grands ennemis de l'élément motorisé. Par ailleurs, le climat, s'il est doux, est en revanche pluvieux, ce qui rend le sol souvent détrempé et mou et les travaux des champs plus difficiles sinon impossibles avec le tracteur. Pourtant, dans ce coin de France comme ailleurs, les jeunes générations se sont laissées entraîner par le vertige de la vitesse et certains cultivateurs ont été poussés par cette tendance naturelle à abandonner leur « vieux compagnon », considéré de plus en plus comme un vestige attardé d'une civilisation à jamais disparue. Mais, en Bretagne, plus que partout ailleurs cet engouement excessif, cette volonté de vouloir suivre le progrès, n'ont abouti à aucun résultat appréciable, parfois même le résultat économique a été désastreux et peu à peu, ils se rendent compte que le machinisme est lui aussi incapable d'apporter au cultivateur un bonheur sans mélange.

Il est vrai que la production actuelle de la Bretagne en chevaux est réglée par la consommation et exige donc de nombreux débouchés en France et même à l'étranger. Deux débouchés principaux s'ouvraient naturellement : celui des villes et celui des campagnes. Certes, le premier est déjà compromis depuis longtemps. Car n'est-il pas écrit qu'une « cité ne saurait figurer au palmarès des villes modernes, si elle ne sacrifie pas au Progrès et à la Mode » ? A une époque où l'économie

n'est plus de règle, il est à craindre que les quelques villes et les industries restées fidèles à la traction animale ne manifestent bientôt à l'égard du cheval une désaffection, qui sera peut-être contraire à une saine exploitation, mais que commandera l'exemple des villes et industries « amies du Progrès ».

Est-ce à dire qu'i'l en ira de même dans les petites bourgades et dans les champs ? On rencontre un nombre sans cesse accru de techniciens qui envisagent avec le plus grand sérieux la substitution progressive du tracteur au cheval pour tous les travaux des champs. Les faits sur lesquels ils s'appuient pour raisonner de la sorte sont de plusieurs ordres : le tracteur va plus vite et est par conséquent plus économique ; le tracteur ne coûte que lorsqu'il travaille ; quand il ne travaille pas il n'impose pas d'autres frais que ceux afférents à l'amortissement du capital et à la défense de ses organes contre la rouille. Le tracteur exige pour son entretien et sa conduite un personnel moins nombreux d'où nouvelle économie. La motoculture, en assurant un travail plus rapide, permet de limiter davantage les risques dûs aux intempéries et aux orages qui peuvent causer des dommages irréparables. Enfin, le tracteur c'est le « progrès » et tôt ou tard, on va toujours au « progrès ».

Nous comprenons que la motorisation ait recruté des partisans chaleureux, car la machine a des avantages certains. Mais de même qu'à une époque on se gaussait en agriculture, des sages qui songeaient à reboiser et qui récoltent aujourd'hui les fruits de leur prévoyance, de même, il est probable que l'on applaudisse u nojur à la vigilance de ceux qui, sans se décourager, auront cru au cheval. Car auprès des avantages, la motorisation présente aussi des inconvénients non moins réels.

Le tracteur va plus vite, mais simplement là où il peut aller. De plus, il dure moins longtemps, son prix d'amortissement est donc toujours plus élevé, d'autant plus qu'en fin de carrière, le cheval demeure un sujet de boucherie alors que le tracteur qui assure un service journalier et s'est donc usé rapidement n'est plus qu'une « carcasse de ferrailles »

Le tracteur ne coûte que lorsqu'il travaille. Mais

le carburant est cher et nous ne trouvons chez nous qu'une infime partie de nos besoins, ce qui nous rend tributaires de l'étranger et quels tributaires ! En temps de paix c'est aux dépens de notre devise et en cas de conflit c'est aux dépens de notre sécurité. Consommant au contraire des aliments produits à la ferme, donc sur place, aux prix faibles, sans frais de transport ni de courtage, le cheval se nourrit à meilleur compte. Par ailleurs, l'alimentation du cheval faisant vivre l'agriculture française, alors que les achats des carburants font avant tout subir de rudes assauts à nos coffres, l'agriculteur français qui n'utilise pas le cheval travaille toujours contre son propre intérêt et contre l'intérêt national en raison du retentissement considérable sur notre économie.

Quant au travail rapide et à tous ses avantages, il se fera, mais à condition de ne pas souffrir trop souvent de la malencontreuse panne qui laissera le tracteur désemparé au milieu des champs et qui, en outre, fera encore augmenter rapidement le prix de revient de la traction mécanique. Il est vrai que dans ce cas, l'ami du tracteur aura toujours la ressource d'aller frapper chez son voisin, l'ami du cheval, qui mettra à sa disposition le bel attelage qu'il dédaignait tant !

Sans doute, les prix parfois excessifs auxquels jusqu'à ce jour étaient vendus les chevaux n'étaient pas sans provoquer de la part des utilisateurs une rancœur assez légitime contre la traction chevaline. Mais de nos jours les prix des chevaux, normalement équilibrés par le jeu des lois de l'offre et de la demande, ont atteint un niveau normal, alors que le cultivateur attend encore la baisse des engins motorisés, dont l'acquisition se chiffre par une somme nettement supérieure à celle qu'exige l'achat de plusieurs chevaux. Et actuellement s'il existe une crise commerciale chevaline, il y a aussi mévente sur les tracteurs. A la dernière exposition internationale de motoculture, qui s'est tenue à Brie-Comte-Robert du 29 septembre au 2 octobre 1949, un certain pessimisme régnait chez l'exposant, pessimisme inhérent à la nette diminution du pouvoir d'achat du cultivateur qui, généralement, devait se contenter de rester contemplatif devant les rutilantes machines.

Précisons encore que l'attelage se divise toujours plus facilement qu'un tracteur, les risques étant donc eux aussi constamment divisés, que le facteur « fumier » offre au cultivateur de larges possibilités d'accroissement du rendement de ses terres et que nombre d'utilisateurs de chevaux dans la France entière sont en même temps des producteurs et des éleveurs qui, pour ces raisons, continueront à ne pas dédaigner le cheval.

Ajoutons enfin que toutes les régions de France ne se prêtent pas à une traction mécanique intensifiée, car la France, dans son ensemble, est un pays de moyenne culture. Si, dans les grandes exploitations, le tracteur supprime quelques chevaux, il ne peut pas diminuer leur nombre dans les petites exploitations. Car, le cheval, de par sa souplesse naturelle est mieux adapté que le tracteur à l'exploitation familiale. Ces petites exploitations dans lesquelles le cheval reste le maître incontesté, continueront donc à acheter des chevaux dans les mêmes proportions et seront ainsi longtemps encore et probablement toujours tributaires des régions d'élevage. Il reste cependant entendu que pour demeurer avantageux par rapport au tracteur, le cheval doit ne pas être d'un entretien trop coûteux, tout en alliant la vitesse et la puissance, c'est-à-dire tout en étant apte à tous les services. Car c'est le cheval de trait lourd et lymphatique que la machine remplace impitoyablement. Mais comme nous l'avons déjà précisé, la production bretonne s'est déjà orientée vers le cheval qui possède beaucoup d'activité sous un format simplement assez grand pour être à la fois apte à tous les services, facile à entretenir et peu coûteux à nourrir. Il est même indéniable que les éleveurs d'aucune autre race de trait n'ont réussi jusqu'à ce jour à présenter ce « cheval standard » combinant le sang avec la masse, sous une forme plus heureuse que celle du cheval breton, ce qui devrait lui valoir de conserver une place de choix.

Et pour conclure nous pensons que la vérité est intermédiaire, car dans les pays de grande culture, le tracteur s'est toujours surajouté aux autres modes de traction animale mais il ne les a jamais complètement remplacés. L'un et l'autre ont leur place dans l'économie nationale et mon-

diale. Et si, aussitôt après la guerre l'homme s'est laissé non seulement entraîner et séduire, mais même dépasser par la vitesse du moteur, sans se donner la peine de savoir dans quelles circonstances et dans quelles conditions il devait être employé ou délaissé, aujourd'hui l'abus qui en a été fait plaide par ses effets pour le fermier resté fidèle au cheval. Le bon sens natif du paysan a vite repris le dessus pour savoir choisir dans le dit « Progrès » ce qui en constitue vraiment un sur le passé. D'autre part, il apparaît que nous n'assisterons pas en agriculture tant à une diminution massive du nombre des chevaux qu'à un changement de leur répartition par régions : les paysans du Limousin par exemple passeront de la traction bovine à la traction chevaline. Et c'est ainsi que si le tracteur aura fait diminuer le nombre des chevaux en Beauce, en Brie et dans le Nord, ce nombre augmentera dans le Centre, le Midi et le Massif Central.

Aussi est-il vraiment trop simpliste, sinon regrettable que d'aucuns persistent à traiter « d'esprits rétrogrades, de routiniers indécrottables » ceux qui, sans se décourager, continuent à soutenir que le cheval n'est pas mort aux champs. C'est vouloir fausser les règles normales de la concurrence entre le cheval et le moteur.

Cependant, sans contestation possible, ne serait-ce que du fait de la motorisation de l'armée, le cheval breton a vu quelques débouchés se fermer pour lui depuis dix ans. Devra-t-il donc subir les redoutables conséquences d'une diminution dans la production et par conséquent un abaissement sensible du nombre de poulinières conservées en vue de la reproduction ? N'y a-t-il pas possibilité pour les éleveurs bretons d'entrevoir d'autres débouchés nouveaux aussi rémunérateurs ? Il est certain que l'on peut trouver des débouchés sur les marchés d'exportation, à condition que les représentants qualifiés de la race comprennent que la propagande et la publicité sont deux cordes à ajouter à leur arc. Ainsi, pour ne donner qu'un exemple, il est admis dans tous les milieux que la motorisation la plus outrancière ne tuera jamais le mulet « cet animal qu'il faudrait créer s'il était inconnu ». Il aura toujours sa place dans la montagne. Or, les juments bretonnes « rencontrent »

n'est plus de règle, il est à craindre que les quelques villes et les industries restées fidèles à la traction animale ne manifestent bientôt à l'égard du cheval une désaffection, qui sera peut-être contraire à une saine exploitation, mais que commandera l'exemple des villes et industries « amies du Progrès ».

Est-ce à dire qu'i'l en ira de même dans les petites bourgades et dans les champs ? On rencontre un nombre sans cesse accru de techniciens qui envisagent avec le plus grand sérieux la substitution progressive du tracteur au cheval pour tous les travaux des champs. Les faits sur lesquels ils s'appuient pour raisonner de la sorte sont de plusieurs ordres : le tracteur va plus vite et est par conséquent plus économique ; le tracteur ne coûte que lorsqu'il travaille ; quand il ne travaille pas il n'impose pas d'autres frais que ceux afférents à l'amortissement du capital et à la défense de ses organes contre la rouille. Le tracteur exige pour son entretien et sa conduite un personnel moins nombreux d'où nouvelle économie. La motoculture, en assurant un travail plus rapide, permet de limiter davantage les risques dûs aux intempéries et aux orages qui peuvent causer des dommages irréparables. Enfin, le tracteur c'est le « progrès » et tôt ou tard, on va toujours au « progrès ».

Nous comprenons que la motorisation ait recruté des partisans chaleureux, car la machine a des avantages certains. Mais de même qu'à une époque on se gaussait en agriculture, des sages qui songeaient à reboiser et qui récoltent aujourd'hui les fruits de leur prévoyance, de même, il est probable que l'on applaudisse u nojur à la vigilance de ceux qui, sans se décourager, auront cru au cheval. Car auprès des avantages, la motorisation présente aussi des inconvénients non moins réels.

Le tracteur va plus vite, mais simplement là où il peut aller. De plus, il dure moins longtemps, son prix d'amortissement est donc toujours plus élevé, d'autant plus qu'en fin de carrière, le cheval demeure un sujet de boucherie alors que le tracteur qui assure un service journalier et s'est donc usé rapidement n'est plus qu'une « carcasse de ferrailles »

Le tracteur ne coûte que lorsqu'il travaille. Mais

le carburant est cher et nous ne trouvons chez nous qu'une infime partie de nos besoins, ce qui nous rend tributaires de l'étranger et quels tributaires ! En temps de paix c'est aux dépens de notre devise et en cas de conflit c'est aux dépens de notre sécurité. Consommant au contraire des aliments produits à la ferme, donc sur place, aux prix faibles, sans frais de transport ni de courtage, le cheval se nourrit à meilleur compte. Par ailleurs, l'alimentation du cheval faisant vivre l'agriculture française, alors que les achats des carburants font avant tout subir de rudes assauts à nos coffres, l'agriculteur français qui n'utilise pas le cheval travaille toujours contre son propre intérêt et contre l'intérêt national en raison du retentissement considérable sur notre économie.

Quant au travail rapide et à tous ses avantages, il se fera, mais à condition de ne pas souffrir trop souvent de la malencontreuse panne qui laissera le tracteur désemparé au milieu des champs et qui, en outre, fera encore augmenter rapidement le prix de revient de la traction mécanique. Il est vrai que dans ce cas, l'ami du tracteur aura toujours la ressource d'aller frapper chez son voisin, l'ami du cheval, qui mettra à sa disposition le bel attelage qu'il dédaignait tant !

Sans doute, les prix parfois excessifs auxquels jusqu'à ce jour étaient vendus les chevaux n'étaient pas sans provoquer de la part des utilisateurs une rancœur assez légitime contre la traction chevaline. Mais de nos jours les prix des chevaux, normalement équilibrés par le jeu des lois de l'offre et de la demande, ont atteint un niveau normal, alors que le cultivateur attend encore la baisse des engins motorisés, dont l'acquisition se chiffre par une somme nettement supérieure à celle qu'exige l'achat de plusieurs chevaux. Et actuellement s'il existe une crise commerciale chevaline, il y a aussi mévente sur les tracteurs. A la dernière exposition internationale de motoculture, qui s'est tenue à Brie-Comte-Robert du 29 septembre au 2 octobre 1949, un certain pessimisme règnait chez l'exposant, pessimisme inhérent à la nette diminution du pouvoir d'achat du cultivateur qui, généralement, devait se contenter de rester contemplatif devant les rutilantes machines.

Précisons encore que l'attelage se divise toujours plus facilement qu'un tracteur, les risques étant donc eux aussi constamment divisés, que le facteur « fumier » offre au cultivateur de larges possibilités d'accroissement du rendement de ses terres et que nombre d'utilisateurs de chevaux dans la France entière sont en même temps des producteurs et des éleveurs qui, pour ces raisons, continueront à ne pas dédaigner le cheval.

Ajoutons enfin que toutes les régions de France ne se prêtent pas à une traction mécanique intensifiée, car la France, dans son ensemble, est un pays de moyenne culture. Si, dans les grandes exploitations, le tracteur supprime quelques chevaux, il ne peut pas diminuer leur nombre dans les petites exploitations. Car, le cheval, de par sa souplesse naturelle est mieux adapté que le tracteur à l'exploitation familiale. Ces petites exploitations dans lesquelles le cheval reste le maître incontesté, continueront donc à acheter des chevaux dans les mêmes proportions et seront ainsi longtemps encore et probablement toujours tributaires des régions d'élevage. Il reste cependant entendu que pour demeurer avantageux par rapport au tracteur, le cheval doit ne pas être d'un entretien trop coûteux, tout en alliant la vitesse et la puissance, c'est-à-dire tout en étant apte à tous les services. Car c'est le cheval de trait lourd et lymphatique que la machine remplace impitoyablement. Mais comme nous l'avons déjà précisé, la production bretonne s'est déjà orientée vers le cheval qui possède beaucoup d'activité sous un format simplement assez grand pour être à la fois apte à tous les services, facile à entretenir et peu coûteux à nourrir. Il est même indéniable que les éleveurs d'aucune autre race de trait n'ont réussi jusqu'à ce jour à présenter ce « cheval standard » combinant le sang avec la masse, sous une forme plus heureuse que celle du cheval breton, ce qui devrait lui valoir de conserver une place de choix.

Et pour conclure nous pensons que la vérité est intermédiaire, car dans les pays de grande culture, le tracteur s'est toujours surajouté aux autres modes de traction animale mais il ne les a jamais complètement remplacés. L'un et l'autre ont leur place dans l'économie nationale et mon-

diale. Et si, aussitôt après la guerre l'homme s'est laissé non seulement entraîner et séduire, mais même dépasser par la vitesse du moteur, sans se donner la peine de savoir dans quelles circonstances et dans quelles conditions il devait être employé ou délaissé, aujourd'hui l'abus qui en a été fait plaide par ses effets pour le fermier resté fidèle au cheval. Le bon sens natif du paysan a vite repris le dessus pour savoir choisir dans le dit « Progrès » ce qui en constitue vraiment un sur le passé. D'autre part, il apparaît que nous n'assisterons pas en agriculture tant à une diminution massive du nombre des chevaux qu'à un changement de leur répartition par régions : les paysans du Limousin par exemple passeront de la traction bovine à la traction chevaline. Et c'est ainsi que si le tracteur aura fait diminuer le nombre des chevaux en Beauce, en Brie et dans le Nord, ce nombre augmentera dans le Centre, le Midi et le Massif Central.

Aussi est-il vraiment trop simpliste, sinon regrettable que d'aucuns persistent à traiter « d'esprits rétrogrades, de routiniers indécrottables » ceux qui, sans se décourager, continuent à soutenir que le cheval n'est pas mort aux champs. C'est vouloir fausser les règles normales de la concurrence entre le cheval et le moteur.

Cependant, sans contestation possible, ne serait-ce que du fait de la motorisation de l'armée, le cheval breton a vu quelques débouchés se fermer pour lui depuis dix ans. Devra-t-il donc subir les redoutables conséquences d'une diminution dans la production et par conséquent un abaissement sensible du nombre de poulinières conservées en vue de la reproduction ? N'y a-t-il pas possibilité pour les éleveurs bretons d'entrevoir d'autres débouchés nouveaux aussi rémunérateurs ? Il est certain que l'on peut trouver des débouchés sur les marchés d'exportation, à condition que les représentants qualifiés de la race comprennent que la propagande et la publicité sont deux cordes à ajouter à leur arc. Ainsi, pour ne donner qu'un exemple, il est admis dans tous les milieux que la motorisation la plus outrancière ne tuera jamais le mulet « cet animal qu'il faudrait créer s'il était inconnu ». Il aura toujours sa place dans la montagne. Or, les juments bretonnes « rencontrent »

admirablement avec les baudets. Dès lors une publicité appropriée suffirait pour assurer aux juments bretonnes une exportotion intensive en vue de la production mulassière. Mais cette propagande, la meilleure façon de la faire habilement ne serait-elle pas peut-être de faire l'élevage du mulet en Bretagne même, tout au moins pendant quelques années ? Yves DUIGOU, qui joint à une parfaite connaissance du cheval breton, un véritable culte pour la cause de l'élevage et de l'étalonnage, en relançait l'idée il y a quelques mois et se demandait pourquoi on ne verrait pas bientôt se révéler les premiers pionniers de l'industrie mulassière bretonne. « Sait-on jamais ce qui peut sortir d'une idée lancée, qui trouve au début très peu de partisans mais que l'expérience vient encourager petit à petit quand elle est bien menée ? »

En définitive, dans certains milieux on continue à nier l'importance de l'ampleur avec laquelle la traction chevaline est encore à même d'être utilisée économiquement. Et pourtant l'élevage du cheval de trait reste certainement une spéculation intéressante pour l'agriculture. Le paysan breton, particulièrement, possède dans son élevage, un capital sur lequel il pourra toujours compter, à condition qu'il sache conserver la formule aujourd'hui acquise. Comme l'importance de la production chevaline conditionne quantitativement celle de l'industrie des étalons privés, celle-ci est ainsi assurée d'un avenir bien meilleur et moins sombre que celui qui lui est prédit dans certains milieux. Et il est possible d'affirmer que ce ne sera pas encore demain que nos naisseurs et nos étalonniers devront jeter le manche après la cognée et cesser toute activité.

2° L'EXPORTATION :

Avant la dernière guerre mondiale, de nombreux débouchés étaient ouverts au cheval breton dans d'autres pays que la France. Ceci d'ailleurs se conçoit fort bien quand on sait qu'il s'adapte au milieu nouveau dans lequel il est transplanté, qu'il offre une grande résistance à la chaleur et qu'il conserve son format, ses aptitudes et sa fécondi-

té, qualités toutes éminemment précieuses à la réussite en matière d'exportation. La guerre de 1939 a malheureusement interrompu toutes ces relations commerciales de la Bretagne avec l'étranger.

Mais déjà aujourd'hui elles ont été renouées avec quelques pays et les étalonniers eux-mêmes commencent à retrouver le débouché extérieur, si profitable pour eux. Aux achats d'étalons de Landerneau en 1949, une commission Italienne présente donna son accord pour l'achat de cinq reproducteurs. Avant les Italiens c'étaient les Espagnols que les étalonniers bretons avaient vu revenir. Dernièrement encore, un particulier Algérien vient d'acheter dans la région de Hanvec et de Sizun trois jeunes étalons.

Il n'y a aucune raison que ces relations commerciales ne redeviennent aussi suivies qu'autrefois, d'autant plus que les pays acheteurs ne manquent pas. Car même dans les pays les plus avancés, tels les Etats-Unis malgré le développement considérable de la mécanisation, ce serait une erreur de croire que la révolution agricole est achevée : les fermiers américains possèdent encore au total dix millions de chevaux et de l'avis des agronomes, l'Amérique est à peine en Agriculture, à l'aube du règne de la machine.

Sans doute le cheval breton est déjà avantageusement connu et la qualité de nos produits, loin d'être contestée, est appréciée de tous. En 1948, sur 234 reproducteurs de races françaises de Trait qui furent exportés, les chevaux bretons y comptaient pour 211 (31 en Algérie, et 180 en Espagne).

Son exportation n'a jamais été le fait d'une fantaisie ou d'une réclame appropriée et tapageuse, elle a toujours été raisonnée, réfléchie et guidée par l'intérêt même des pays acheteurs. Aussi, puisque le cheval breton a su lui-même se faire de la publicité, certains seraient tentés de croire qu'une propagande actuellement serait inutile. Mais, à une époque de marasme dans le commerce du cheval, nous persistons à penser que les dirigeants de l'élevage breton feraient bien de multiplier les initiatives en vue d'une propagande efficace et rendue nécessaire : car si les relations commerciales ne sont pas redevenues depuis la fin de la guer-

re aussi suivies qu'autrefois, c'est avant tout parce que l'étranger trouvait ailleurs des chevaux moins chers que les nôtres. Mais aujourd'hui nous assistons à une forte baisse sur le marché chevalin : nos prix ne sont plus prohibitifs pour les utilisateurs étrangers et ils le seront encore moins vraisemblablement dans l'avenir.

Il y a quelques mois, on embarqua en gare de Landivisiau quatre superbes étalons bretons en direction de l'Italie pour y figurer à la grande foire-exposition de Vérone. De toutes les races françaises de chevaux, seul le breton y était représenté d'ailleurs. On sait qu'il répond aux desiderata du marché italien et le Stud-Book breton avait, sans doute, pour cette raison, estimé devoir être présent à cette grande manifestation pour essayer d'assurer des débouchés à ses reproducteurs. Quoiqu'il en soit, ces magnifiques représentants ont fait à Vérone l'admiration d'un public nombreux et ont eu l'honneur de défiler en tête devant le Président de la République et le Ministre de l'Agriculture. Devant un tel succès, les dirigeants italiens avaient promis d'être présents aux achats d'étalons de Landerneau en octobre 1949 et ont tenu parole.

Ce qui a été fait pour l'Italie, ne pourrait-il pas être fait ailleurs ? Pourquoi ne pas envoyer en Afrique du Nord, en Espagne, en Suisse, en un mot dans tous les pays ou les agriculteurs ont une sympathie certaine pour le cheval breton, pour le moins une délégation chargée de documenter les notabilités hippiques de ces pays sur les ressources chevalines bretonnes, la variété et la qualité toujours existantes de la production et les prix actuellement pratiqués ?

En cette période de surproduction, aucune hésitation n'est plus permise. Le syndicat des éleveurs du cheval breton seul ou appuyé par d'autres groupements agricoles, se doit dans la mesure de ces moyens, de tout faire pour permettre d'écouler sur l'étranger une partie du trop plein de notre production. Quant au Gouvernement français lui-même, la sagesse lui impose, non seulement d'arrêter les importations, mais au contraire d'intensifier nos exportations, pour le plus grand profit du Trésor d'ailleurs.

L'année 1949 a encore vu le cheval breton se placer au premier rang dans les races de trait exportées et il semble que le Gouvernement ait compris que l'heure était aux larges exportations, c'est pourquoi il est permis encore aujourd'hui aux étalonniers et aux éleveurs d'espérer. Or, n'a-t-on pas dit, sans doute avec raison, que « l'histoire et peut-être aussi le destin abattaient les prétentions impatientes et soutenaient les longues espérances ? »

3° L'INSÉMINATION ARTIFICIELLE :

L'insémination artificielle a acquis un développement et une importance économique considérable par son utilisation dans l'élevage de l'espèce bovine. Elle constitue pourtant une méthode de reproduction applicable à toutes les espèces domestiques et c'est sur la jument que les études du savant russe IVANOFF, pionnier de l'insémination artificielle, ont débuté. Mais en France, aux Etats-Unis, en Angleterre et dans de nombreux autres pays étrangers, le stade eypérimental pour les équins n'a jamais guère été dépassé. C'est que l'insémination artificielle de la jument se heurte à de grosses difficultés techniques dûes principalement à la complexité de la physiologie sexuelle de la jument et à la faible capacité de survie des spermatozoïdes.

Les chaleurs persistent en moyenne six à sept jours. L'ovulation a lieu vingt-quatre à trente-six heures avant la fin de ces chaleurs. Mais de nombreux troubles anatomiques ou fonctionnels rendent le cycle œstral souvent irrégulier, aussi est-il très difficile, souvent de prévoir le moment exact de l'ovulation et par suite le moment de l'insémination. Sans doute, on a essayé de provoquer l'ovulation à un moment connu, soit par palpation de l'ovaire et éclatement du follicule suffisamment développé, soit par l'emploi de substances chimiques, des hormones gonadotropes. Mais là n'est pas le principal problème à résoudre.

En effet, le sperme d'étalons a une faible teneur en matériaux nutritifs. La concentration en sucres y est quatre fois moins élevée que dans le sperme de taureau. D'autre part, le sperme renferme une

grande quantité de secrétions provenant des glandes accessoires : vésicules séminales, prostate, qui augmentent l'activité des spermatozoïdes entraînent une mort rapide par épuisement. On a donc cherché des dilueurs qui, ajoutés au sperme, apportent les éléments nutritifs et neutralisent les effets des constituants du sperme qui diminuent la longévité des spermatozoïdes. Cependant malgré cette amélioration, la durée de conservation du pouvoir fécondant reste faible : vingt-quatre à trente-six heures, alors que le sperme de taureau garde sa fertilité jusque pendant sept et huit jours. Il en résulte la nécessité d'inséminer au moment opportun, c'est-à-dire peu de temps avant l'ovulation, car si l'insémination est effectuée trop tôt, les spermatozoïdes seront morts quand l'ovulation se produira, puisqu'ils ne survivent guère plus de vingt-quatre heures dans les voies génitales de la jument ; si, au contraire elle est effectuée trop tard, c'est l'ovule libéré qui sera dégénéré avant d'être atteint par les spermatozoïdes, car les spermatozoïdes mettent cinq à huit heures pour atteindre l'œuf, lequel ne survit pas plus longtemps en général.

De plus, le sperme d'étalon ne peut être que faiblement dilué, environ cinq fois. Et comme lors de l'insémination, on doit injecter un grand volume de sperme dilué, en moyenne 40 centimètres cubes, avec une seule éjaculation d'étalon, on ne pourra inséminer plus d'une dizaine de juments.

Enfin, un grand obstacle à la pratique de l'insémination artificielle des équidés réside dans le type saisonnier de l'ovulation. Les chaleurs en effet n'apparaissent chez la jument que de la fin de janvier au début de juillet. Dans ces conditions, que ferait-on pendant le reste de l'année, des techniciens et de leurs aides spécialisés qu'exige cette pratique pour être effectuée avec le maximum de chances de succès ?

Telles sont les raisons très différentes qui expliquent que la jument soit dans les espèces domestiques délaissées dans l'insémination artificielle et les étalonniers bretons comme les autres, n'ont donc pas à craindre d'être concurrencés dans un jour proche par cette méthode de reproduction.

CHAPITRE VII

REPROCHES ADRESSES A L'ETALONNAGE PRIVE

Il est tout à l'honneur des étalonniers de constater les efforts qu'ils ont toujours faits en vue de l'amélioration du cheval breton et ceci surtout depuis quelques années. Et pourtant leur industrie reste l'objet de nombreuses critiques.

On a dit que les étalonniers commençaient à faire saillir leurs sujets trop prématurément, ce qui nuit à la bonne venue du candidat-étalon et, par suite, à la race.

On a déploré que l'étalon privé soit sollicité pour un nombre trop élevé de juments à saillir chaque année, d'où un surmenage génésique, facteur de la stérilité chez le mâle.

On a encore nié le savoir-faire des étalonniers, qui ne réglementeraient pas les heures quotidiennes de saillies.

Nous n'envisagerons pas ces différentes accusations, car ce serait une erreur profonde de se pencher sur elles : nos étalonniers ont fait leurs preuves : ils aiment et connaissent leur métier, ils méritent qu'on leur fasse confiance. D'ailleurs, la nature et la vie ne sont-ils pas leurs meilleurs guides ? Dans ce cas, qu'on n'oublie pas que ce sont eux qui retirent des bénéfices ou font les frais des spéculations auxquelles ils se livrent et que, si certains étalonniers se laissaient aller à de telles pratiques, la nature, par ses durs enseignements se chargerait bien vite de les ramener à une plus saine conception des réalités. Aussi, nous ne retiendrons qu'une accusation importante, relative à la qualité des étalons privés.

On a toujours reproché à l'étalonnage privé d'utiliser parfois et même plus souvent qu'on le souhaiterait, des étalons médiocres, indignes d'exercer la monte.

Pour pouvoir apprécier à sa juste valeur l'importance de cette récrimination, il convient de passer en revue les différentes catégories d'étalons susceptibles d'être entretenus dans une station privée :

1° Ou ce sont des sujets de grande classe, convenant très bien aux juments de la région et que l'étalonnier n'aura jamais présentés à la commission d'achat afin de leur faire remplir leur carrière de reproducteur dans son établissement et de donner ainsi entière satisfaction à sa clientèle. Et la liste de ces beaux spécimens de la roce bretonne, tels « farceur » (Abiven(Ploudaniel), « Euréka » (Le page, Plounevez du Faou), « Requin » (Saluden, Mespaul), tous étalons de tête qui valent les meilleurs sujets nationaux et de plus pères excellents dont plusieurs descendants sont primés dans les concours, est actuellement très longue. D'ailleurs ne voyons-nous pas des étalons issus des meilleures écuries particulières du Nord-Finistère venir peupler les Haras nationaux ?

2° Ou bien ce sont des jeunes élèves qui attendent d'être présentés aux achats officiels, tout en servant à saillir un certain nombre de juments proportionné à leur âge. Or, il est évident que ceux qui élèvent des jeunes dans l'unique but de les présenter aux achats, ont intérêt à sélectionner leurs écuries et à rechercher les meilleures formules, celles qui font prime sur les marchés. Quel meilleur témoignage que celui de ces étalonniers qui n'ont pas hésité, en 1949, au concours des poulains de 18 mois à Landivisiau, à acheter des sujets à des prix échelonnés entre 150.000 et 250.000 francs, alors que les Haras ne payaient la même année certains chevaux de trois ans que 240.000 francs ?

3° Ou ce sont enfin des étalons qui n'ont pas été achetés par l'Administration des Haras. Nous savons fort bien que la commission d'achats s'efforce de choisir les meilleurs sujets. Doit-on, pour

autant en conclure que les étalons non vendus sont les moins bons de la présentation ? Ce serait là une grave erreur. Car le sujet peut ne pas avoir été vendu, parce que les deux parties intéressées ne se sont pas mises d'accord sur le prix. De plus ces invendus peuvent, par la suite, être achetés par des commissions étrangères. Or celles-ci hésiteraient certainement à consacrer des fortes sommes à de telles transactions si elles n'y trouvaient pas des chevaux possédant des qualités certaines. Enfin, certains de ces invendus entretenus pendant un ou deux ans dans une station de monte gagnent beaucoup en qualité du fait d'un élevage habile et soigneux.

Certes, tout ce qui précède ne vaut que pour les étalons approuvés ou autorisés. Or, à côté de leur nombre constant et encore assez imposant, il y a le nombre relativement faible, il est vrai, des « Acceptés » et nous admettons volontiers que leurs qualités laissent souvent à désirer. Mais, en la matière, la grande majorité des étalonniers demande la suppression de cette classe, car, bien souvent, ce ne sont là que des sujets appartenant à des « étalonniers a éclipses », qui viennent quand bon leur semble, ou plutôt quand l'occasion leur paraît favorable, jeter le désarroi impunément dans la clientèle des Haras et des vrais étalonniers, ou encore ce sont des chevaux appartenant à des marchands de chevaux ou autres maquignons qui font marquer un étalon à seule fin de le vendre ensuite plus cher. D'autre part, nous avons relaté dans l'historique cette « acceptation » intensive qui fut faite pendant la guerre pour essayer d'anéantir, le plus possible, les effets de la loi du 31 décembre 1942. Mais, après la libération, les vrais intéressés, c'est-à-dire les étalonniers, eux qui, le cas échéant, « paient la casse », comme on dit, et qui, en général, sont les seuls à la payer, n'ont-ils pas été les premiers à demander le retour à la normale et par conséquent à la sévérité ?

Enfin, si l'accusation a été parfois justifiée, il ne faut pas toujours dans ce cas, rendre responsable l'étalonnier, les causes de cet état de choses étant le plus souvent dûes à des erreurs de la part de l'Etat. Nous reviendrons plus loin sur cette question, en étudiant les prix de saillies, aussi nous con-

tenterons-nous pour le moment de remarquer que les étalonniers ne disposent pas d'un pouvoir de réforme et d'achat aussi facile que l'Administration des Haras et se trouvent ainsi parfois dans l'obligation d'utiliser des étalons de qualité moyenne, contrairement à leur désir. L'Administration des Haras, par contre, en raison des fonds suffisants mis à sa disposition pour ses achats, peut opérer des réformes qui lui permettent de ne posséder que des étalons d'élite, dont l'entretien n'est pas plus coûteux.

En résumé, ce reproche bien souvent n'a pas sa raison d'être, comme le témoigne éloquemment le grand nombre d'éleveurs qui s'adressent aux étalons privés pour la saillie de leurs poulinières, alors que le prix de cette saillie est presque toujours, comme nous le verrons, inférieur dans les stations de Haras Nationaux. Et il est évident que ces mêmes éleveurs ne manqueraient certainement pas de se plaindre si la station privée était médiocre, de mauvaise qualité et n'hésiteraient même pas, au besoin, à quitter l'établissement pour marquer leur mécontentement et à devenir ainsi clients des Haras Nationaux. Mais ce ne sera pas encore en 1950 que nous verrons ceci se réaliser, car, comme l'a écrit Y. DUIGOU en novembre 1949, avec toute impartialité :« On ne peut que relater l'exceptionnelle qualité générale des étalons particuliers du Finistère, tels qu'on les a vus dans plusieurs centres de marquage comme Morlaix, Landerneau, Saint-Renan, Lesneven et surtout Landivisiau et Plabennec, ces deux réunions étant les plus complètes et les plus significatives. A Landivisiau, on a assisté à une présentation de sujets d'une qualité et d'une homogénéité jamais encore vues en cette région. A Plabennec, les mêmes termes sont valables, à cette différence que l'homogénéité n'y est peut-être pas aussi patente... Le marché du cheval breton n'a jamais été plus déficient qu'aujourd'hui. Seul le bon cheval connaît encore de beaux jours. Les éleveurs-naisseurs peuvent être assurés qu'ils trouveront pour le produire de la bonne graine chez la plupart des étalonniers privés ». Il en sera toujours ainsi, à condition de garantir et de sauvegarder la profession en donnant à l'étalonnier la possibilité de vivre honorablement de son industrie et par là même, de servir simultanément l'intérêt général de la rpoduction chevaline.

CHAPITRE VIII

SAUVEGARDE DE LA PROFESSION

A ne considérer la situation de l'étalonnage privé que superficiellement ,on serait tenté de la croire relativement prospère, tout au moins dans un centre de production chevaline aussi important que le Finistère. Mais la réalité est tout autre : non seulement les étalonniers, qui pourtant dans ce département comptent parmi l'élite de la population paysanne, sont encore loin de bénéficier de la situation matérielle qu'ils mériteraient en raison des sacrifices consentis, mais même depuis une dizaine d'années beaucoup de stations privées périclitent et quelques-unes, qui ne sont pas toujours les plus petites, sont en voie de disparition.

Aujourd'hui la situation s'est peut-être améliorée, grâce, d'une part, aux luttes incessantes péniblement soutenues par les organismes professionnels, grâce d'autre part au haut intérêt que l'Etat et l'Administration des Haras ont porté à cette industrie à partir du jour où ils se sont persuadés que la question était d'ordre majeur, vu la part considérable que cette industrie assure dans la reproduction.

Mais la situation n'en demeure pas moins précaire. Aussi, pour empêcher sa disparition, sous peine de voir diminuer, en même temps, cette richesse incomparable qu'est l'élevage du cheval breton, il serait souhaitale qu'en haut lieu des mesures efficaces soient prises — si elles le sont déjà, qu'elles soient maintenues — afin de permettre à l'étalonnier de vivre honorablement de sa profession, c'est-à-dire de se créer une situation matérielle et morale qui corresponde à son utilité et à sa nécessité au sein de la collectivité. Car la seule raison de la diminution du nombre et par-

fois de la qualité des étalons privés réside dans la perspective, toujours angoissante et toujours présente dans la vie de l'étalonnier, de voir dans un jour plus ou moins proche, ses ressources ne pas couvrir les frais généraux et de courir ainsi peut-être à la ruine et à celle de sa famille.

En effet, établissons le budget des dépenses. Dans ce but, nous nous référons au prix de revient minimum et annuel d'un étalon privé, tel que l'a établi la Fédération des Etalonniers en 1950, et tel qu'il a été accepté par M. le Directeur Général des Haras :

Nourriture	135.000 fr.
Amortissement du capital engagé ..	25.000 »
Assurance mortalité à 6 %..	18.000 »
Ferrures et soins éventuels du vétérinaire	10.000 »
Assurance accidents contre les tiers et incendie	4.000 »
Frais de l'étalonnier (salaires des palefreniers, entretien du matériel d'écurie, etc...)..	52.000 »
Total	244.000 »

Sans doute, l'étalonnier est en général en même temps un agriculteur et de la sorte, récoltant une partie de la nourriture de ses étalons, il ne se rend pas exactement compte du coût de leur entretien. Sans doute aussi, le candidat étalon paie parfois, en partie tout au moins, sa nourriture par son travail aux champs. Mais l'étalon lui-même ne peut guère travailler. Car pendant la saison de monte, il est constamment à la disposition des clients, tandis qu'en dehors de cette saison, il doit supporter un engraissement à outrance, puisque souvent malheureusement, un étalon n'est apprécié que s'il est gras à pleine peau.

Quant à l'amortissement du capital engagé, il est ainsi calculé : on suppose qu'un étalon d'une valeur moyenne de 300.000 francs peut-être revendu en fin de carrière au maximum 50.000 francs, après son utilisation pendant 10 ans. Il en ressort donc un amortissement annuel de 25.000 francs. Normalement il faudrait encore y ajouter l'intérêt du capital !

Pour équilibrer ce budget de dépenses, les sommes encaissées au titre de recettes sont uniquement constituées par les primes de concours et d'approbation, le bénéfice éventuellement réalisé par la vente d'un ou de plusieurs étalons soit aux Haras nationaux, soit à une commission étrangère, enfin et surtout par les prix des saillies.

1° *Les concours.*

Dans le Finistère, où la production des étalons est un rayon intéressant de l'industrie chevaline, les concours de mâles ont de ce fait une importance capitale. Tout le long de l'année se succèdent concours pour poulains d'un an et 2 ans. Concours-épreuves d'étalons de trait postier et de trait âgés de 3 ans, championnats de Postiers, concours d'approbation et d'autorisation. Et il suffit de se rendre à Landivisiau tous les ans pour le lundi de la Pentecôte, date d'un concours qui réunit dans une grande exhibition, l'élite des poulains de 2 ans pour se rendre compte que ces réunions sont l'occasion d'une fête de la campagne dans toute sa beauté.

Ces concours ont certainement une influence heureuse et jouent un grand rôle dans le monde de l'élevage : ils font ressortir les meilleurs sujets, ils créent de l'émulation et le cas échéant, ils favorisent la vente de sujets primés. Malheureusement, les grosses difficultés de main-d'œuvre et les frais de transport des étalons pour se rendre aux concours sont trop souvent très onéreux. Et comme les crédits qui y sont affectés ne sont pas bien élevés, les primes distribuées ne permettent en général que de payer les frais de déplacement et de séjour. Aussi ne peut-on pas les faire rentrer dans les recettes de l'étalonnier. Ce ne sont en fait que de simples encouragements pour les éleveurs et étalonniers, dans le but de les faire venir nombreux aux épreuves et de conserver ainsi à ses réunions tout leur haut intérêt.

En effet, les concours constituent une véritable leçon, illustrée par les classements qui en sont la conclusion. Ils indiquent aux étalonniers avertis l'orientation désirée, le type idéal à rechercher, en d'autres termes les progrès à réaliser et le cas échéant les alliances à essayer. Quant à ceux qui

ne croient pas avoir une grande sûreté de vue, ces concours sont pour eux un guide, puisqu'ils leur permettent, en se référant au classement, d'acheter les mâles qui plaisent aux jurys et qui sont donc regardés comme susceptibles de devenir des pères.

Les étalonniers cherchent donc avant tout dans ces concours le style de cheval agréé par les inspecteurs qui feront en fin d'année les achats d'étalons. Et ils seront nécessairement désorientés si ce type ne se dégage pas nettement après quelques concours.

Or, certaines années, telle 1949, plusieurs étalonniers arrivent en fin d'année sans être trop bien fixés sur ce que les Haras veulent exactement : ils assistent en effet à des renversements étonnants dans les classements. Un tel manque de précision ne peut être que préjudiciable, étant donné le but qu'ils se proposent, à savoir choisir et élever un poulain d'un type déterminé et tel que ce sujet devenu étalon, corresponde à la demande et au désir de la commission d'achat de Landerneau.

Il est donc souhaitable que l'Administration des Haras ne perde jamais de vue que les concours sont avant tout une leçon de direction dans la marche à suivre, que beaucoup de sujets y sont notés ou achetés par les étalonniers et que dans ces conditions il serait regrettable de voir certains étalons ne pas atteindre aux achats de Landerneau le prix qu'ils ont coûté à dix-huit mois, parce que leur type, pourtant agréé à dix-huit mois, ne répond plus aux désirs du jour.

2° *Les Primes d'Approbation.*

Les primes d'approbation sont par définitition destinées à encourager l'entretien dans de bonnes conditions des meilleurs étalons privés. Il serait donc tout à fait logique qu'elles soient en rapport avec les prix actuels.

Or, vers 1900 ces primes oscillaient en Bretagne entre 300 et 800 francs avec une moyenne située autour de 500 francs.

En 1923, elles varient de 700 à 1.000 francs le prix de saillie étant de 50 à 60 fr. et le prix moyen des étalons achetés par les Haras étant de 10.000 fr. environ (prix extrêmes : 8.000 et 17.000 fr.)

En 1938, le taux des primes d'approbation est fixé de 1.500 à 7.000 fr. par l'arrêté du 14 novembre alors que le prix moyen de la saillie est de 100 fr. et celui des achats de Landerneau de 20.000 fr.

Enfin, l'arrêté du 20 octobre 1949 vient de fixer le taux des primes de 1.500 à 14.000 francs. Sans doute ce dernier décret marque une nette amélioration, étant donné que le prix moyen pratiqué aux achats de Landerneau s'est élevé à 100.000 francs en 1942, 280.000 francs en 1946 et 310.000 francs en 1949. Mais l'importance du commencement de satisfaction qu'elle peut apporter aux intéressés dépend de la manière dont les primes seront fixées, car il y a de la marge entre 1.500 et 14.000 francs. En vérité cette majoration fut-elle portée au maximum n'apportera qu'une bien maigre satisfaction aux étalonniers : 14.000 francs, en effet, ne comptent guère dans le coût de l'entretien d'un étalon, alors que certainement autrefois les primes d'approbation suffisaient en grande partie à l'entretien des étalons qui en étaient l'objet, par exemple, il y a cinquante ans, quand elles oscillaient autour de 500 francs.

Nous comprenons très bien que dans l'état actuel des choses, la générosité des Haras ne puisse s'exercer au-delà de ses moyens. Et cependant il faudrait réajuster ces primes d'approbation ; ne constituent-elles pas avant tout de légitimes encouragements justifiés par les risques qu'affrontent les étalonniers et par les frais qu'ils engagent ? D'ailleurs l'Etat possède quelques moyens de rendre les primes distribuées aux naisseurs, éleveurs et étalonniers, sensiblement plus fortes et d'encourager ainsi plus ostensiblement la production de sujets d'élite dont l'élevage a un besoin essentiel.

C'est d'une part le prélèvement réglementaire sur les recettes du Pari Mutuel. Ne serait-il pas possible d'augmenter sensiblement le pourcentage minime pratiqué actuellement ? A une époque où la prospérité toute relative dont semble bénéficier l'étalonnage privé est plus apparente que réelle, ce serait une mesure d'autant plus judicieuse à prendre que les fonds du Pari Mutuel ne seraient pas pour autant gaspillés inutilement et que le Trésor ne serait pas finalement frustré.

Il y a d'autre part le relèvement substantiel des

prix de saillies des étalons nationaux à des taux raisonnables et c'est ce point de vue que nous allons maintenant discuter et traiter.

3° *Les prix de saillie.*

Les étalonniers doivent vivre et prospérer avec leurs propres ressources, tandis que l'étalonnage national au contraire émarge entièrement au budget public. Or, la principale source de recettes des étalonniers privés, pour ne pas dire l'unique est représentée par les sommes encaissées au titre des saillies. Il est donc indispensable que les étalonniers puissent demander à leurs clients des prix de saillies vraiment rémunérateurs, proportionnés aux dépenses variées et élevées que nous avons chiffrées plus haut, sans dépasser toutefois les possibilités des éleveurs les plus modestes et les moins fortunés. Mais simultanément il faut que le prix minimum de saillie appliqué par l'Administration des Haras ne soit pas inférieur à celui exigé par les étalonniers ; car si l'Etat, en bon prince, a le loisir de pouvoir consentir des sacrifices pour rendre service à la société, il n'a cependant pas le droit de faire une concurrence inégale. Or, un prix inférieur attire toujours les éleveurs. Et dans ces conditions, ou bien l'étalonnier ne peut se contenter d'un tel prix pour ne pas courir à la faillite et à la ruine et il voit sa clientèle diminuer, son budget s'appauvrir et son établissement péricliter, ou bien il suit les mêmes tarifs que les Haras, mais conséquemment il voit diminuer son pouvoir d'achat et de réformes des étalons et dans ce cas encore son établissement perd petit à petit de sa valeur et de son importance, du moins en qualité, sinon en quantité.

Or, il est indéniable que jusqu'à l'année 1949, les Haras pratiquaient un prix de saillie trop bas et donc une concurrence au rabais. Déjà en 1927, l'étalonnage privé en souffrait et E. Frouin, Directeur des Services Vétérinaires des Côtes-du-Nord, écrivait à cette époque : « Le prix de saillie constitue le moyen le plus puissant et le plus rapide pour sauver du désastre l'étalonnage privé. Celui-ci est obligé de modeler ses prix de saillie sur celui de l'Administration des Haras. Si celle-ci est régu-

latrice de tous les progrès, elle l'est aussi de tous les besoins. Or, c'est un fait que les étalonniers ne peuvent plus vivre de leur profession. Plus les étalons privés ont de la valeur, plus le déficit s'accentue. En établissant un équilibre indispensable en faveur de l'étalonnage privé, l'Administration des Haras, sans aucun dommage pour les éleveurs et sans les pressurer aucunément, récupérerait des sommes intéressantes qui aideraient à couvrir ses dépenses et qui pourraient également servir à majorer les primes d'approbation ».

Depuis cette époque et plus particulièrement pendant ces dix dernières années, cette question a été peut être la seule sur laquelle des divergences de vue subsistaient entre les Haras et l'étalonnage privé et la seule qui ait parfois créé des points de friction. Certes les prix pratiqués doivent en principe rester démocratiques et à la portée de tous, surtout dans un pays d'élevage où la petite propriété est la règle. Mais il n'en est pas moins vrai qu'ils doivent logiquement suivre les prix de toutes choses et plus particulièrement des poulains laitons. En agissant autrement, l'Etat faisait peut-être preuve de munificence envers les éleveurs mais il le faisait au détriment des contribuables en général et surtout au détriment des étalonniers privés en particulier. Et c'est à ce point de vue que cette concurrence inégale devient critiquable. Car il appartient aux Haras en bons et loyaux défenseurs de la cause du cheval, d'assurer le bon fonctionnement de l'industrie privée si importante dans le Finistère par le rôle prépondérant qu'elle y joue et non pas de lui interdire de vivre et de s'améliorer par le jeu d'une concurrence lamentable et souvent mortelle pour les petits étalonniers.

On pourrait objecter que l'étalonnier en consentant à modeler ses prix de saillie sur ceux des Haras arrivait tout de même à équilibrer son budget, sinon il aurait enregistré chaque année un large déficit et il n'aurait pas pu compter encore aujourd'hui dans le nombre relativement important des personnes qui exercent cette profession. A une telle objection nous répondrons que l'étalonnier d'aujourd'hui a, pendant ces dernières années, eu à cœur de tenir le coup, car il espérait en des temps meilleurs pour un avenir pas trop éloigné et il

voulait conserver pour cet avenir sa clientèle du moment.

Il semble que cet avenir et cette espérance soient devenus des réalités, puisque le bon sens, cette qualité bien française, ayant retrouvé droit de cité, l'Etat a revalorisé sérieusement les prix de saillie de ses étalons nationaux en 1949. Il serait regrettable que cette voie de conciliation tant souhaitée ne soit pas suivie jusqu'à ce que tout malentendu ait cessé. La solution est d'autant plus équitable que l'Administration pourra ainsi accroître ses ressources, grâce à des prix non dérisoires et cependant raisonnables. Elle pourra par ce relèvement des recettes effectuées ou rendre sa gestion moins lourdement déficitaire ou faire subir aux primes d'approbation, par rapport au taux de 1939 une augmentation proportionnelle à celle des poulains laitons par rapport à la même période.

Enfin, nous avons admis que les prix de saillie doivent logiquement suivre le prix de toutes choses et plus particulièrement des poulains laitons. Or, en 1949 on a assisté à un véritable effondrement des cours des poulains. Il est donc à prévoir que les éleveurs demanderont aux étalonniers de pratiquer pour la saison de monte 1950 des prix inférieurs à ceux de 1949. Il n'est pas douteux non plus que les Haras n'en prennent aussi prétexte pour diminuer leurs prix de saillie et demander ainsi aux étalonniers de nouveaux sacrifices d'autant plus que les primes d'approbation ont été légèrement augmentées. Et pourtant, il nous semble qu'il serait sage de maintenir les prix pratiqués en 1949 d'abord parce que les frais généraux des étalonniers n'ont pas baissé, ensuite et surtout parce que ce maintien entraînerait ipso-facto une sélection judicieuse des juments destinées à la reproduction. L'avenir du cheval est certes assuré pour de longues années encore. Mais la concurrence du tracteur oblige l'éleveur à se cantonner exclusivement dans la production de qualité. Il ne faut pas laisser aux seuls fabricants ou vendeurs d'engins motorisés la pratique de cette arme redoutable qu'est la publicité. Il faut que le cheval puisse lutter à armes égales avec le tracteur et que lui aussi ait sa publicité : il se la fera lui-même par sa qualité. En conservant les mêmes prix de saillies, on peut espérer

ne voir livrer à la reproduction que les pouliniè-res de qualité et accomplir ainsi un pas immense en vue d'améliorer la situation actuelle du commerce chevalin.

4° *Achats de Landerneau.*

Les achats d'étalons pour les Haras nationaux ont une répercussion considérable sur l'élevage. Le modèle qui a été recherché sert de guide aux acheteurs de poulains. Les prix pratiqués déterminent les cours des transactions entre éleveurs et étalonniers puisque ceux-ci en général remplacent aussitôt les sujets vendus par de jeunes élèves. Enfin, les étalons payés au prix le plus fort laissent à leurs propriétaires un bénéfice certain et surtout appréciable quand ils les ont produits eux-mêmes.

Et pourtant, on est en droit de s'étonner qu'en 1949, par exemple, les prix pratiqués par la Commission d'achat aient été en moyenne inférieurs à Landerneau à ceux auxquels se sont effectués les achats de trait Mayennais. Car la demande du dépôt d'Angers pour 1949 en étalons de trait breton a été triple de celle des années précédentes. Une telle constatation serait-elle en faveur de ce que nous avons déjà avancé, à savoir que le cheval breton, de par sa conformation actuelle est appelé à concurrencer dans les meilleures conditions le tracteur et à tenir le haut du marché hippique mondial ? Quoiqu'il en soit, même en dehors de cette considération, notre étonnement se justifie aisément : en effet, tous les spécialistes en la matière se plaisent à reconnaître que les Bretons réservent aux Haras ce qu'ils ont de meilleur dans leurs écuries, alors que les Mayennais gardent souvent pour eux l'élite de leurs étalons et ne mettent sur le marché que le dessous de leur panier.

Dans ces conditions, il ne serait peut-être pas superflu de souligner que l'intérêt des Haras eux-mêmes leur conseille aujourd'hui plus que jamais à une époque où de mauvais sons de cloche pour l'avenir des chevaux se font entendre, d'être les soutiens, les protecteurs efficaces de l'étalonnage privé breton.

Ajoutons, pour terminer qu'actuellement tous les étalons de trait composant les effectifs des

dépôts de Lamballe et Hennebont, sont achetés à Landerneau et sont donc des traits bretons. C'est là une voie dans laquelle pendant longtemps l'Administration des Haras a hésité à s'engager. En 1934 encore, le dépôt de Lamballe comptait 44 Ardenais et le retrait de ces reproducteurs non indigènes ne s'est fait qu'il y a une dizaine d'années. Cette question aurait mérité une solution depuis bien plus longtemps, car non seulement rentrait en jeu la considération de l'indigénat dont l'application intégrale ne pouvait que faire gagner à l'industrie chevaline, en qualité et en reommée, donc finalement au point de vue rémunérateur, mais de plus le retrait de ces étalons ardennais avait un autre intérêt capital, celui d'obliger la remonte des Haras nationaux qui opère annuellement à Landerneau, d'acheter davantage d'étalons bretons. C'est à ce point de vue qu'il répondait aux desiderata des étalonniers privés. Et de quelque manière qu'on envisage la question, il apparaît donc que l'on soit d'accord avec ses propres intérêts et que l'on ait tout à profiter en demandant que l'indigénat soit la seule voie à suivre.

CONCLUSION

Le cheval breton actuel est une sorte de synthèse, le résultat de plusieurs siècles d'efforts vers un idéal qui n'avait d'autres limites que la perfection. Et aujourd'hui les éleveurs se trouvent avec derrière eux un passé glorieux pour le cheval breton, qui a conquis aux yeux du monde entier une belle renommée appuyée sur de solides qualités.

Sans doute les Italiens venus aux achats de Landerneau de 1949 ont été un peu surpris de trouver un type puls gros qu'ils souhaitaient. Mais si la nouvelle formule répondant parfaitement aux exigences actuelles de la clientèle métropolitaine est moins spectaculaire, le souci des bretons n'en reste pas moins de « maintenir la qualité dans la taille et la masse augmentées ». C'est pourquoi d'ailleurs, l'éleveur breton ne devra jamais oublier que pour maintenir le succès de son élevage, il lui est nécessaire de tenir compte autant de la capacité nourricière du sol sur lequel il fait du cheval, que des méthodes zootechniques qu'il a suivies jusqu'à ce jour dans la recherche du type apte à répondre le mieux, du point de vue utile et agréable, aux besoins économiques modernes. Car il serait dangereux d'aller plus loin, au risque de subir le sort de la Grenouille de la Fable qui voulait se faire aussi grosse que le Bœuf. « Le grossissement ne fait pas les chevaux meilleurs, il a l'avantage de les faire vendre... cherchons avant tout à modérer ce grossissement, veillons à ce que les chevaux grossis conservent pour autant la rusticité et l'énergie qui font les bonnes races ». (Colonel CHARPY).

D'ailleurs la seule condition que la nature mette à la constance dans le succès c'est qu'on ne fasse jamais rien contre elle, mais qu'on l'aide comme elle est prête à aider.

Pour l'aider, elle a trouvé l'Administration des Haras, qui, dans ses attributions, à la charge d'as-

surer la défense de nos races chevalines, de fermer les portes aux caprices ou aux fantaisies de personnes en velléité de passer pour des docteurs en zootechnie, en un mot de défendre la cause du cheval efficacement sur tous les plans.

Si aucun élevage ne peut prospérer qu'autant qu'il repose sur une organisation officielle chargée de veiller à ses intérêts sous toutes les formes, celle-ci doit cependant coordonner ses efforts avec ceux des éleveurs. Car c'est beaucoup à leur zèle actif autant qu'intelligent qu'est dûe la prospérité actuelle de l'industrie chevaline dans le Finistère.

Aussi l'Administration des Haras et l'étalonnage privé se doivent de respecter les bases de la cordialité et de la confiance qui règnent dans leurs relations. A une période où la traction animale serait aux yeux de certains en agonie, il est nécessaire d'ouvrir le banc de la défense du cheval de trait contre ses dénigreurs systématiques qui, par intérêt ou inconscience, continuent à lui faire un procès de tendance. Sans contestation, le marché du cheval connaît aujourd'hui le marasme. Mais des situations semblables n'ont-elles pas djéà existé ? S'il y a mévente sur les poulains n'y a-t-il pas aussi mévente sur les tracteurs et crise dans toutes les branches de l'agriculture ? Malgré cela, le cheval tient toujours une place d'honneur dans la vie de nos campagnes bretonnes. La question chevaline reste toujours à l'ordre du jour dans l'économie rurale bretonne.

Les intérêts hippiques bretons méritent donc une défense efficace et en particulier l'Administration des Haras doit porter toute sa sollicitude à l'étalonnage privé, élément dominant et nécessaire dans l'élevage du cheval breton. Dans le passé elle a commis des erreurs à son égard. Rien de ce qui est humain n'est parfait, mais la leçon de l'expérience serait inutile si elle ne devait pas servir à éviter dans l'avenir les errements presque inévitables du passé.

Jamais les étalonniers privés n'ont eu en leur possession des étalons d'un aussi grand mérite que ceux d'aujourd'hui. Comme l'a si parfaitement exprimé Y. DUIGOU : « La maison des Etalonniers est aujourd'hui bâtie ; or, il existe un proverbe arabe qui dit en substance : quand la maison est bâtie,

il faut mourir. Peut-il en être de même pour les étalonniers bretons ? » La réponse appartient d'une part à l'Administration, d'autre part aux sociétés hippiques rurales et elle sera favorable, à condition que :

1° Les pouvoirs publics et les Administrations ayant juridiction directe ou indirecte sur les éleveurs et les étalonniers ne fassent pas l'erreur de limiter par un dirigisme inconsidéré toutes les initiatives capables de défendre efficacement la cause du cheval, puisque cette cause est aussi celle de ces mêmes éleveurs et étalonniers ;

2° Les « Sociétés hippiques rurales » apprennent aux jeunes les joies et les agréments qui peuvent être tirés de l'utilisation intelligente des chevaux et maintiennent l'amour du cheval chez les jeunes gens et les jeunes filles de nos campagnes indépendamment des besoins économiques.

VU : *Le Directeur de l'Ecole Vétérinaire, rapporteur :*
P. PONS.

VU : *Le Président de la Thèse :*
LAZORTHES.

VU : *Le Doyen :*
LEFEBVRE.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Toulouse, le 10 juillet 1950
Le Recteur,
Président du Conseil de l'Université :
DOTTIN.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 7

PREMIÈRE PARTIE:
La production chevaline dans le département du Finistère 9

Chapitre I Le Finistère 10

Chapitre II La race chevaline bretonne 14

Chapitre III Importance de la production chevaline dans le Finistère 21

DEUXIÈME PARTIE
L'étalonnage privé dans le département du Finistère 23

Chapitre I Définition de l'étalonnage privé 23

Chapitre II Historique 25

Chapitre III L'étalon. Definition. Achat. Elevage. Approbation. Autorisation 30

Chapitre IV Statistiques et repartition 35

Chapitre V De la necessite d'un étalonnage prive florissant 38

Chapitre VI L'avenir de l'étalonnage privé 43

Chapitre VII Reproches faits à l'etalonage privé 54

ChapitreVIII Sauvegarde de la profession 58

CONCLUSION 68

BIBLIOGRAPHIE 72

BIBLIOGRAPHIE

BLÉAS. — *Les chevaux bretons*, 1912.

CORNEC. — L'exportation du cheval breton. *Thèse de doctorat vétérinaire*, Alfort 1931.

DAURIAC. — Le cheval et la motorisation. *Thèse de doctorat vétérinaire*, Alfort 1936.

FROJIN. — Contribution à l'étude du cheval breton. *Thèse de doctorat vétérinaire*, Alfort 1927.

GAST. — *Essai sur la Bretagne hippique*, 1907.

LE GALL. — Les Haras Nationaux d'Hennebont et de Lamballe, leur rôle dans l'élevage du cheval breton. *Thèse de doctorat vétérinaire*, Toulouse, 1948.

MONNIER. — Industrie des étalons dans le Nord-Finistère, 1924. *Lajat*, Morlaix (Finistère).

ORTAVANT. — L'insémination artificielle de la Brebis et de la jument. *Revue de l'élevage et des productions animales françaises*, octobre 1949, 296.

YANN de la FOSSE DAVID. — *Les chevaux bretons*, 1946.

« Etalonniers et Eleveurs » — *Bulletin officiel de la Fédération nationale des Etalonniers et coopératives d'étalonnage de France* 1945 à 1949.

Nous nous sommes référé à des notes qui nous ont été aimablement communiquées par MM. les Directeurs des Haras de Lamballe et Hennebont et à des articles parus dans le journal : « Le télégramme de Brest et de l'Ouest » sous la rubrique « Elevage et Agriculture » et signés Yves DUIGOU.